Transport Canada

1984–85 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-48
ISBN 0-660-52513-5

Canada: $12.00
Other countries: $14.40

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Department. The other four present the Expenditure Plans for each of the Department's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

Each Program Expenditure Plan is divided into three sections. Each provides increasing levels of detail. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within each Program Expenditure Plan, a schedule of financial requirements provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Departmental Administration Program	2-1
Marine Transportation Program	3-1
Air Transportation Program	4-1
Surface Transportation Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the BNA Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

The department's role is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives and to operate specific elements of this system". Although this role may change in response to significant changes in the economic, social and political environment, it is an accurate statement of the business the department is in now and for the foreseeable future.

The forecast for the Canadian economy prepared in early 1983 was for moderate economic and population growth in the 1980's, slowing inflation, persistent high unemployment, stabilizing fuel prices, and a need to restore regional perspectives.

The moderating trend in fuel prices and inflation in general should reduce cost pressure on rates and fare increases. Passenger travel is expected to be affected positively by these trends, but growth will be tempered by carriers' needs to undertake capital investments delayed during the recession. Passenger travel is expected to show a modest revival over the next few years due to economic recovery, increased incomes and a more favourable fuel situation, and a more competitive policy framework.

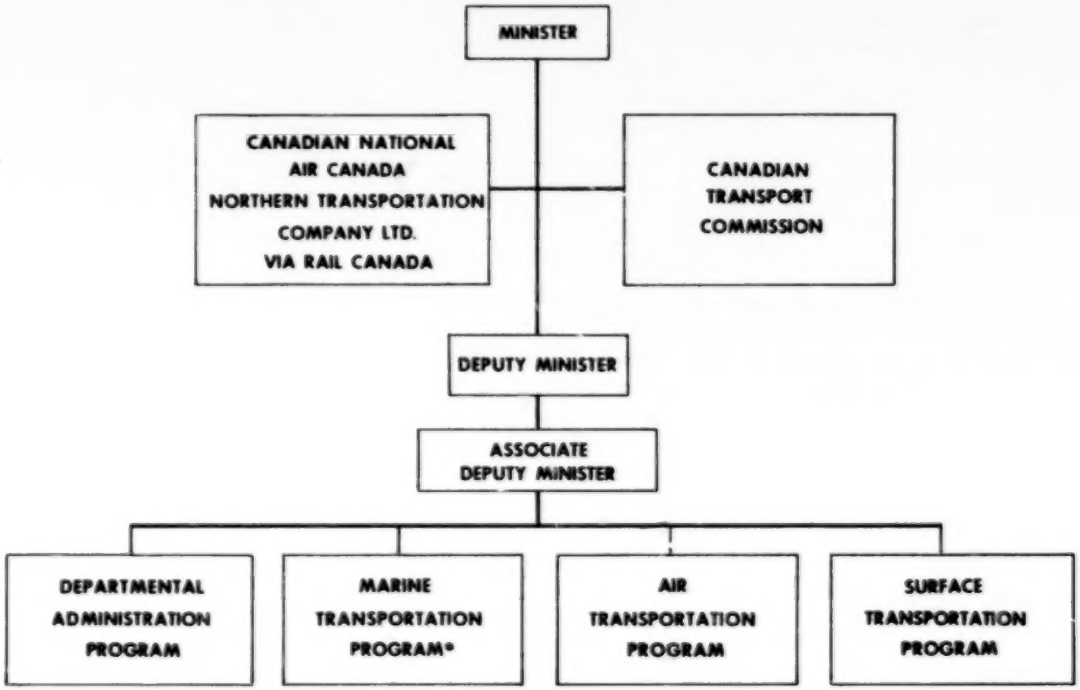
In freight, emerging structural trends in the demand for resources suggest lower growth in freight traffic than expected in previous forecasts. There are still grounds for optimism about the prospects for resource demand and hence freight traffic especially in Western Canada where the growth of traffic will double that of Eastern Canada.

Organization and Programs

Transport Canada carries out its role through a complex structure which includes a headquarters organization; three operating administrations for Air, Marine and Surface transportation; and a number of Crown corporations with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent and report to Parliament through the Minister.

Although Air, Marine and Surface activities are managed by separate administrations, it has become increasingly important in recent years to deal with the various elements as parts of one network. This is true of much of the longer-term planning and policy making, as well as certain operational areas which of necessity involve more than one mode of transport. Figure 1 presents the organization of Transport Canada.

Figure 1: Organization Structure - Transport Canada



*Includes the following Crown corporations:
Ports Canada, St. Lawrence Seaway Authority, Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Pacific Pilotage Authority and the Canarctic Shipping Company Limited.

Department Spending Plan by Program, 1984-85

Figure 2: Net Resource Requirements by Program ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change $	Change %	For Details See Page
Budgetary					
Administration	128,938	131,482	(2,544)	(1.9)	2-6
Marine	942,420	648,487	293,933	45.3	3-7
Air	954,474	678,363	276,111	40.7	4-6
Surface	1,190,258	1,387,484	(197,226)	(14.2)	5-10
	3,216,090	2,845,816	370,274	13.0	
Non-Budgetary					
Marine	4,190	4,909	(719)	(14.6)	3-7
Surface	13,226	69,084	(55,858)	(80.9)	5-10
	17,416	73,993	(56,577)	(76.5)	
	3,233,506	2,919,809	313,697	10.7	

Priorities

The objectives and priorities of the federal government reflect its desire to promote economic recovery. The government's efforts place significant emphasis on economic development and particularly on productive investment rather than subsidies, and on achieving federal objectives in conjunction with the private sector and non-federal government expenditures.

The objectives for the Department of Transport over the next few years, in the light of the government's objectives and their implications for transportation, are for increased efficiency in the transportation system including regulatory reform, enhanced competition, lower departmental operating expenditures, an adequate level of safety, a concentration on federal responsibilities, improved efficiency and effectiveness of the management process, and an improved relationship between transportation Crown corporations and the department.

Departmental Administration Program Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 2-4

Section I
Program Overview

A. Highlights 2-5
B. Financial Summary by Activity 2-6
C. Background
  1. Introduction 2-7
  2. Legal Mandate 2-7
  3. Program Objective 2-7
  4. Program Organization for Delivery 2-8
D. Planning Perspective
  1. Environment 2-9
  2. Initiatives 2-9

Section II
Analysis by Activity

A. Direction and Coordination 2-12
B. Planning, Research and Development 2-15
C. Administration and Common Services 2-19
D. Transportation Training 2-23

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object
  1. Expenditures by Object 2-27
  2. Personnel Expenditures 2-28
  3. Capital Expenditures 2-31
  4. Grants and Contributions 2-31
B. Cost Analysis 2-32
C. Stores Revolving Fund - Additional Information 2-33

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend $120,400,00 to operate the Departmental Administration Program during the 1984-85 fiscal year. Existing statutes authorize the expenditure of an additional $8,538,500 resulting in total program expenditures of $128,938,500.

Finanacial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	$	$	$
Budgetary			
Vote 1 - Departmental Administration - Operating expenditures, the grants listed in the Estimates contributions and authority to spend revenue received during the year..... (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**101,817,000**	102,552,001	(735,001)
Vote 5 - Departmental Administration - Capital expenditures.....	**18,583,000**	18,603,000	(20,000)
Statutory - Minister of Transport - Salary and Motor Car Allowance.....	**40,500**	39,100	1,400
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans.....	**7,898,000**	7,473,000	425,000
Statutory - Stores Revolving Fund	**600,000**	3,100,000	(2,500,000)
Total Program.....	**128,938,500**	131,767,101	(2,828,601)

Section I
Program Overview

A. Highlights

For 1984-85 the Departmental Administration Program has established the following objectives:

- to continue the development and implementation of department wide systems in order to improve the management and control of the department's financial and materiel resources (see pages 2-10 and 2-19).

- to strengthen the existing safety program dealing with transport of dangerous goods so as to achieve an acceptable level of safety (see page 2-11).

- to publish a code of regulations and to implement a comprehensive program of inspection, training, and emergency response information in support of the Transport of Dangerous Goods Act by:

  - continuing a training program for universal inspectors and for technical inspector trainers, including emergency response preparedness training for approximately 300 persons annually;

  - continuing pilot compliance program activities to assess the impact and efficiency of alternative inspection/compliance strategies;

  - implementing a public awareness program jointly with the provinces.

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Direction and Coordination	12,758	11,824	934	2-12
Planning, Research and Development	24,836	27,017	(2,181)	2-15
Administration and Common Services*	53,390	64,662	(11,272)	2-19
Transportation Training	43,781	33,707	10,074	2-23
	134,765	137,210	(2,445)	
Less Revenue				
Administration and Common Services	(3,090)	(3,090)	-	
Transportation Training	(2,737)	(2,638)	(99)	
	128,938	131,482	(2,544)	
Authorized person-years	1,759	1,813	(54)	

* This activity includes net cash requirements of $.6 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 2-33.

The decrease of approximately $2.5 million, or 2%, reflects the following major items:

- increase of 5.0% in general operating expenses due to inflation $3.8 million
- decrease in Energy Panel R&D funds allocated from EMR $2.3 million
- decrease in Stores Revolving Fund drawdown $2.5 million

C. Background

1. Introduction

The Departmental Administration Program provides direction, policy advice, coordination, and common services for the three operating Programs. Research and development policies and programs, especially in the area of energy, are developed, and in some cases implemented, within this Program. Through this program, liaison is maintained with international organizations, other levels of government in Canada, Federal Economic Development Coordinators, Crown Corporation and Agencies concerned with transportation and the transportation industry.

Within the Departmental Administration Program there are three operational areas. The Transportation of Dangerous Goods Directorate is responsible for implementing a comprehensive program to control the handling, offering for transport and movement of dangerous goods. The Research and Development (R&D) and Energy Planning Directorate is responsible for developing policies, and conforming to new technologies in industry-oriented programs as outlined in energy policy, and technological innovations in such areas as Arctic Marine, rail traffic, and radar communications systems. The Transportation Training Activity is also largely operational. Within this activity falls responsibility for two major training facilities: the Transport Canada Training Institute at Cornwall, Ontario and the Canadian Coast Guard College at Sydney, Nova Scotia. (Figure 2)

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Transportation of Dangerous Goods Act govern the Program.

3. Program Objective

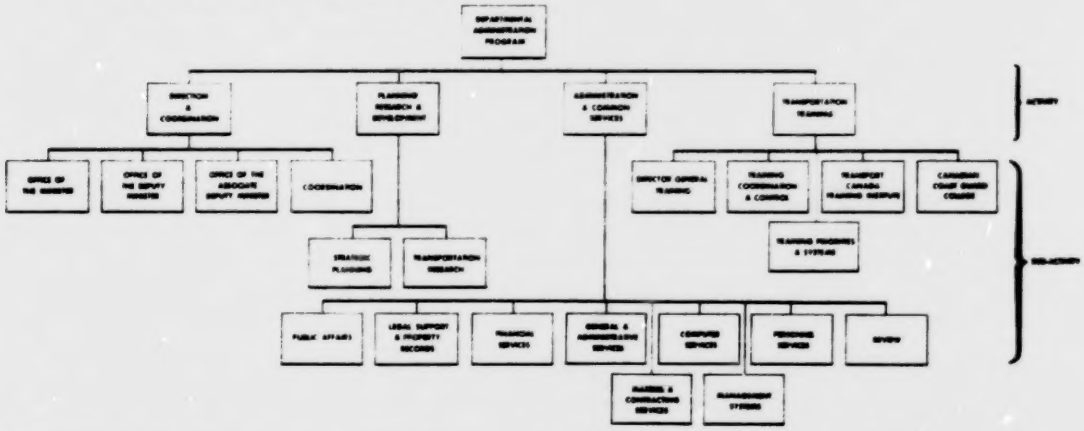
The objective of the Departmental Administration Program is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

The role of the Program is to furnish general direction to the Department and to provide overall policy development, strategic planning, research, and coordination. In addition, common services in such areas as finance, data processing, administrative telecommunications, materiel management, contracting, personnel, training, public affairs, legal advice, management systems, and review (which includes program evaluation and internal audit) are also provided.

4. Program Organization for Delivery

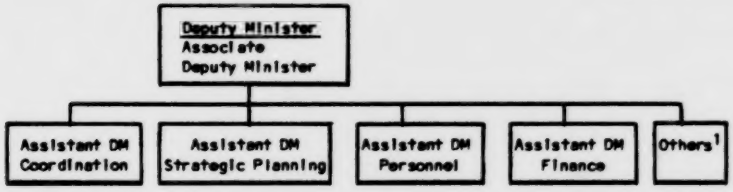
Activity Structure: The Departmental Administration Program consists of four activities and 20 sub-activities as shown in Figure 2.

Figure 2: Activity Structure



Organization Structure: The Program is divided into four main areas of responsibility: Co-ordination, Strategic Planning, Personnel and Finance. Each of these is headed by an Assistant Deputy Minister. The resources by organization and activity are set out in Figure 3.

Figure 3: Resources by Organization and Activity (1984-85 Estimates in $000)



Activities						Activity Total
Direction and Coordination	9,530	-	-	-	3,228	12,758
Planning, Research and Development	-	24,836	-	-		24,836
Administration and Common Services	-	-	11,116	30,047	9,137	50,300
Transportation Training	-	-	41,044	-	-	41,044
Total	9,530	24,836	52,160	30,047	12,365	128,938
Person-Years	129	131	665	613	221	1,759

Notes: [1] Includes expenses of the Offices of the Minister, Deputy Minister, Associate Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, and Review.

D. Planning Perspective

1. Environment

For the transportation system, it is expected that 1984-85 will experience:

- lower than average demand for all transport services;
- continued growth (but less than previously expected) in the demand for freight transportation services by resource-based industries; and
- reduced escalation in fuel prices that will decrease pressure on transportation costs of all modes.

The federal government has set out a program of economic development to respond to the current economic environment. Transportation plays an important role in this program of economic development. Initiatives including research and development programs will be required to ensure system productivity. Continued government restraint means increased productivity must be achieved in the department's operation.

2. Initiatives

Within the Departmental Administration Program there are two major areas where initiatives will change or expand the operation for 1984-85 as well as 1983-84.

Electronic Data Processing: To improve the management of resources assigned to Transport Canada, the department has underway a major program of development and implementation of automated systems. These include:

- financial systems which will place emphasis on a uniform classification of accounts, cheque requisitioning, expenditure control, accounts receivable, cash receipts, activity costing and an operational data base for the regional offices. These systems will result in an increased ability to manage and recover costs through better costing systems, faster collection of accounts receivable, better cash management and improved control over assets;

- systems for materiel management including the Transport Canada Material Inventory Management System (TCMMS), which will permit management of inventories on a departmental basis and will thus reduce future increases in materiel inventories;

- enhanced Personnel Management Information Systems to provide better control over and visibility of person-year utilization, overtime expenditure, and labour distribution across the department.

- Airports Maintenance Management System (AMMS) to provide more direct control over and visibility of the day to day maintenance at all airports.

- introduction of a distributed data processing network across the country that will accommodate information processing needs of the above systems and a variety of others in development throughout the department.

Transportation of Dangerous Goods: With the first set of regulations in place in 1984 regarding the classification, marking, and documentation of dangerous goods, there will be significant changes to the scope of operations in this area:

- the establishment, for the first time, of an inspection force to eventually conduct approximately 1,000 inspections annually - for 1984-85, the target will be approximately 500 inspections;

- an increase of 15%, over 1983-84, of the number of government agency inspectors to be trained;

- the completion and refinement of the standards and regulations associated with the Act.

The long-term benefits expected from this expanded program include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation, the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active inspection force, and the positive impact of the inspection process on compliance with the regulations. Increased compliance should, in turn, lead both to a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and to a mitigation of the consequences of many of those which would still occur.

A. Direction and Coordination

Objectives

To ensure that the objectives of Transport Canada are implemented in a consistent manner, to provide co-ordination of departmental policy, and to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods.

The major initiatives for 1984-85 focus on the implementation of legislation concerning the transportation of dangerous goods:

- the annual inspection of approximately 500 dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing points for which 11 person-years are required;
- training of 100 government agency inspectors at a cost of $600,000 and utilizing 4 person-years; and
- conducting 100 education and awareness sessions in industry and the provinces.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 10% of the total 1984-85 gross expenditures and 10% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 4: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Offices of the Minister and Deputy Minister	1,900	39	2,790	54	(890)	(15)
Office of the Associate Deputy Minister	1,328	15	1,353	17	(25)	(2)
Coordination Group	9,530	129	7,681	131	1,849	(2)
	12,758	183	11,824	202	934	(19)

Figure 5: Activity Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	8,017	63	7,692	65	6,424	77
Professional and special services	2,956	23	2,274	19	1,160	14
Other	1,735	14	1,818	16	660	8
Capital	50	-	40		149	1
Grants and contributions	-	-	-	-	-	
	12,758	100	11,824	100	8,393	100

Description and Resource Justification

The Offices of the Minister, Deputy Minister and Associate Deputy Minister are funded through this activity, as is the departmental security function.

Coordination Group: This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation. Its services include:

- policy advice on short term issues or those relating to Crown Corporations reporting to the Minister of Transport;
- advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission;
- advice to Cabinet on petitions to the Governor in Council;
- coordination of Transport Canada's external relations with other governments, other levels of government, agencies, and industry concerned with transportation;
- secretariat functions for dealings with Cabinet and central agencies;
- coordination and policy advice, privacy and access to information, human rights, transportation of the handicapped, and the Alaska Highway Gas Pipeline; and

- liaison with Federal Economic Development Coordinators,

- implementation and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act;

- responsibilities related to the Transportation of Dangerous Goods include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, and the carrying-out of inspections.

Professional and special services expenditures (Figure 5) are split almost evenly between security services and the Transportation of Dangerous Goods. Resources for the latter will be spent on the development of a management information system, standards, training and inspection programs.

B. Planning, Research and Development

Objectives

To formulate and promote policies, systems plans and strategies to ensure the efficient, safe and technologically progressive development of the multi-modal transportation system in Canada that contributes to the achievement of national objectives and responds to legislative and policy requirements such as those outlined in the National Transportation Act.

The following major projects will be pursued in 1984-85 by the department within this planning element:

- Marine: studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Program, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of $3M;

- Railways: extension of rail freight R&D program to promising technologies, including electrification, for improved productivity of the Canadian Railway Network at a cost of $2M;

- Energy: as an integral part of the federal Energy R&D program, described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of $8.7M.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 19% of the total 1984-85 gross expenditures and 7% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 6: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Strategic Planning	5,590	75	5,463	74	127	1
Transportation Research	19,246	56	21,554	58	(2,308)	(2)
	24,836	131	27,017	132	(2,181)	(1)

Of the funds spent on transportation research, approximately 51% is for energy R&D.

Figure 7: Activity Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	6,342	25	6,113	23	5,899	25
Professional and special services	17,536	71	18,798	70	15,150	65
Other	958	4	930	3	1,060	5
Capital	-		-		62	-
Grants and contributions	-		1,176	4	1,296	5
	24,836	100	27,017	100	23,467	100

Description and Resource Justification

The Strategic Planning sub-activity encompasses the operations of Economic Analysis, Strategic Policy, and Systems Planning Directorates.

Economic Analysis: Essential energy and transportation data are planned and collected, transport-oriented macro-economic and multimodal passenger and freight forecasts and multimodal simulations are made, and a wide range of transport related analytic studies are undertaken.

Specific services include:

- developing transportation energy demand models and supporting data for policy analysis and formulation;
- undertaking a wide range of transportation policy analysis pertaining to human resource use, productivity, passenger transportation policy, freight transportation policy, future passenger and freight demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- developing multimodal passenger and freight forecasting and simulation models for policy analysis and formulation; and,
- developing medium and long term transport oriented economic forecasts as inputs into other groups modelling and for policy analysis.

Strategic Policy: This unit's activites include:

- reviewing, formulating and recommending long-term transportation objectives, principles and policies;
- developing resource, allocation priorities, regulatory, pricing and cost recovery policies; and,
- helping to provide an adequate level of university training and research in transportation through research awards to universities and regional transportation centres and through fellowships to students.

Systems Planning: This area includes:

- identification and assessment of broad trends and issues in the multi-modal transportation; and,
- analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

The Transportation Research sub-activity consists of the work carried out by the Research and Development and Energy Planning Directorates.

Research and Development: This unit's activities include:

- monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada; and
- the programming, implementation, project control, and assessment of Transportation Research and Development (TR&D) activities.

Energy Planning: Principal activities include:

- monitoring and ensuring the effective analysis of energy supply and demand trends and their likely impact on the transportation system in Canada;
- developing strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes;
- developing the Department's input to national energy policies and plans; and
- formulating and monitoring departmental energy-related policies.

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. As in 1983-84, increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of R&D results.

Of the total expenditures on energy, 94% is for research and development projects and 6% is for project management staff costs.

The expenditures on Professional and Special Services (Figure 7) are for research and development contracts.

C. Administration and Common Services

Objectives

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial, human and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the efficient and effective management of its programs.

Specific initiatives for 1984-85 are:

- to continue the development of integrated financial systems;
- to complete development, and begin implementation, of the Material Assets Record System, the Materiel Management System and the Fleet Management System, at a cost of $1 million in 1984-85 for development and at a recurring cost for maintenance of $750,000 beginning in 1984-85;
- to continue the development of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System; and
- to upgrade the central Electronic Data Processing System and to implement a network of regional computers to serve all departmental automated processing needs at a capital cost of $12.8 million in 1983-84 and 1984-85 and with recurring costs of $2.6 million beginning in 1984-85.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 39% of the total 1984-85 gross expenditures and 59% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 8: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Public Affairs	4,068	68	3,992	69	76	(1)
Legal Support and Property Records	1,005	34	948	33	57	1
Financial Services	6,192	123	6,125	124	67	(1)
General and Administrative Services	8,039	207	7,751	213	288	(6)
Materiel and Contracting Services	3,184	72	3,960	72	(776)	-
Computer Services	11,705	153	20,435	147	(8,730)	6
Management Systems	3,417	58	3,388	58	29	-
Personnel Services	11,116	255	10,921	256	195	(1)
Review	4,064	65	4,042	67	22	(2)
Stores Revolving Fund*	600	-	3,100	-	(2,500)	
	53,390	1,035	64,662	1,039	(11,272)	(4)
Revenue	(3,090)	-	(3,090)	-	-	-
	50,300	1,035	61,572	1,039	(11,272)	(4)

* Includes cash expenditures of $16.9 million and receipts of $16.3 million. See page 2-33 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is partially cost recoverable.

Figure 9: Activity Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	37,667	75	35,999	59	32,707	78
Professional and Special Services	5,994	12	7,062	11	4,942	12
Other	6,616	13	9,541	16	6,955	17
Capital	2,493	5	8,940	14	589	1
Grants	20	-	20	-	20	
Revenue	(3,090)	(6)	(3,090)	(5)	(4,302)	(10)
Stores Revolving Fund	600	1	3,100	5	716	2
	50,300	100	61,572	100	41,627	100

Description and Resource Justification

Included in this activity are records, mail, accommodation, publishing, library, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting, finance, legal, personnel, and program evaluation and internal audit.

Transport Canada has approximately $1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund (Figure 19, page 2-33).

In 1981-82 the level of authority for this revolving fund was raised to $35.7 million and has remained at this level to 1983-84. The drawdown projected for 1984-85 is $.6 million and will bring the accummulated charge to the maximum authorized level. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.

In 1984-85 the development of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed and, for the first time, department-wide management of inventories will be possible. Based on departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of $60-70 million, the TCMMS will permit cost avoidance/savings of some $6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some $2.1 million per year on the active part of the inventory beginning in 1986-87. While these systems may not result in net reduction of current resources they will reduce further increases.

All functions within this Activity are controlled from Headquarters in Ottawa, but regional offices are maintained for public affairs and stores operation.

Capital expenditures are required to upgrade the central electronic data processing facilities and implement a regional computer system during 1983-85.

D. Transportation Training

Objectives

To ensure a competent professional, technical and managerial workforce to meet the operational needs of the national transportation system.

Specific goals within these objectives are:

- to train a sufficient number of ab initio air traffic controllers in order to license about 70 annually at a cost of approximately $3,500,000;

- to continue the provision of telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages;

- to increase the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year by 1989.

Resource Summary

Approximately 32% of gross expenditures and 23% of total person-years within the Departmental Administration Program are accounted for by the Transportation Training Activity.

Figure 10: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Director-General - Training	185	3	183	3	2	-
Training Coordination and Control	1,177	24	1,106	27	71	(3)
Training Priorities and Systems	281	6	284	6	(3)	-
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	23,158	281	21,542	300	1,616	(19)
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	18,980	96	10,592	104	8,388	(8)
	43,781	410	33,707	440	10,074	(30)
Revenue	(2,737)	-	(2,638)	-	(99)	
	41,044	410	31,069	440	9,975	(30)

Figure 11: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Operating						
Personnel	16,666	41	16,857	54	16,031	56
Professional and Special Services	5,298	13	4,693	15	4,053	14
Other	5,777	14	5,595	18	4,879	17
Capital	16,040	39	6,562	21	6,455	23
Revenue	(2,737)	(7)	(2,638)	(8)	(2,745)	(10)
	41,044	100	31,069	100	28,673	100

Revenues in this Activity are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments on a partial recovery of living costs.

Description and Resource Justification

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The use of the Cornwall facility as a course site and conference centre by departmental and other government organizations is becoming a major Institute activity. TCTI provides approximately 125,000 days of training annually.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which include sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provides approximately 22,000 days of training annually.

The major portion of the resources in this activity is for salaries and wages (Figure 11, above). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

With the introduction of a new program for Air Traffic Controllers, the TCTI clientele should stabilize between 6,200 and 6,600 persons per year over the next five years. Furthermore, the new ab initio air traffic controller training program at TCTI has been lengthened from 3½ months to 9 months and will concentrate more on simulation and evaluation activities. This longer course, together with the planned rise in the number of students, will bring about an increase in the total number of training days for Air Traffic Controllers from 20,400 annually to approximately 27,000 in 1984-85.

In the area of telecommunications and electronics training, provided at TCTI, the ability to respond to client demands for technical training dropped from 100% in 1979-80 to approximately 65% in 1982-83. As a result of internal improvement, capacity has been increased to respond to between 75% to 80% in 1983-84.

The continuing objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

In 1983-84 the Coast Guard College established training courses for approximately 120 students, in order to meet the annual demand of fifty-five qualified marine officers. This program will continue in 1984-85 and future years with the objective of meeting 50% of the Fleet's needs for qualified officers.

The CG College expansion project is a Special Recovery Capital Project at $17.5 million intended to double the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year in approximately 1989. The project involves construction of a new residence block containing 238 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, together with the purchase of new furniture and navigation simulator training equipment.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-86, have a combined total estimated cost of $9.9 million.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Departmental Administration Program expenditures, by object, are presented in Figure 12. The Figure excludes the net expenditure of $.6 million made from the Stores Revolving Fund.

Figure 12: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	60,794	59,188	53,560
Contributions to employee benefit plans	7,898	7,473	7,501
Goods and Services			
Transportation and communications	6,180	6,100	4,669
Information	1,458	1,178	858
Research and development contracts	15,778	17,337	14,424
Training contracts	5,185	4,773	3,989
Other professional and special services	8,929	10,717	6,892
Rentals	1,545	2,851	1,962
Purchased repair and upkeep	1,821	1,430	1,250
Utilities, materials and supplies	5,935	6,280	4,758
All other expenditures	39	45	57
Total operating costs	115,562	117,372	99,920
Capital			
Construction and acquisition of land building and works	11,834	3,418	4,629
Construction and acquisition of machinery and equipment	6,749	12,124	2,626
Total capital	18,583	15,542	7,255

Grants, contributions and other transfer payments	**20**	1,196	1,316
Total expenditures	**134,165**	134,110	108,491
Revenue	**5,827**	5,728	7,047
	128,338	128,382	101,444

The estimated 1984-85 gross operating expenditures will be about 1.5% below the 1983-84 forecast. Operating costs represent 90% of the total estimates for the Departmental Administration Program.

Figure 13: Operating Costs in Current Dollars for the Years 1982-83 to 1984-85 ($ 000)

	Current			
	Personnel Costs	Other Costs	Total Operating	% Change
1982-83 Actual	61,061	38,859	99,920	
1983-84 Forecast	66,661	50,711	117,372	17.5
1984-85 Estimates	**68,692**	**46,870**	**115,562**	**(1.5)**

2. Personnel Expenditures

Figure 14: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Direction and Coordination	**183**	202	173
Planning, Research and Development	**131**	132	131
Administration and Common Services	**1,035**	1,039	1,012
Transportation Training	**410**	440	429
	1,759	1,813	1,745

Figure 15: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management	66	58	28	47,960 - 93,040	55,975
Scientific and Professional					
Chemistry	3			14,975 - 65,770	45,636
Economic, Sociology and Statistics	38	40	43	14,570 - 62,880	43,910
Education	30	30	31	13,609 - 65,770	39,738
Engineering & Land Survey	35	39	22	22,196 - 73,560	46,830
Library Science	9	10	10	19,782 - 48,298	33,332
Others	-	-	2		-
Psychology	1			23,136 - 53,881	32,282
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	285	277	240	13,250 - 55,226	33,524
Computer Systems Admin.	101	76	79	17,872 - 58,508	32,330
Financial Administration	54	55	80	13,193 - 55,220	35,466
Information Services	48	47	42	12,932 - 55,220	36,945
Organization and Methods	30	31	32	13,520 - 55,220	35,660
Personnel Administration	94	99	103	13,330 - 60,830	32,918
Program Administration	47	36	36	13,250 - 55,226	36,267
Purchasing and Supply	29	30	34	12,158 - 55,220	34,716
Others	-	4	1		-
Technical					
Air Traffic Control	46	55	45	14,072 - 59,476	47,343
Drafting Illustration	18	18	19	15,557 - 40,310	25,635
Electronics	75	77	74	15,828 - 49,476	35,166
General Technical	12	13	12	12,033 - 53,030	32,627
Radio Operations	16	23	18	14,411 - 43,863	29,898
Ships Officers	37	33	34	19,510 - 49,078	40,318
Social Science Support	23	18	16	12,033 - 55,013	27,740
Engineering and Scientific Support	13	6	6	13,372 - 48,444	29,190
Technical Inspection	-	10		12,033 - 54,944	-
Educational Support	3			10,719 - 28,517	23,340
Others	-	3	5		-

Figure 15 Cont'd: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	365	371	401	12,316 - 30,231	19,291
Data Processing	63	52	55	12,716 - 35,362	23,144
Office Equipment	5	8	4	12,062 - 24,068	17,074
Secretarial, Stenographic and Typing	146	147	160	12,034 - 30,425	19,480
Operational					
General Labour and Trades	28	26	28	14,067 - 38,735	22,830
General Services	30	31	29	12,627 - 38,088	18,899
Ships Crews	2	2	2	17,940 - 28,560	24,108
Others	11	12	7		

Note: The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Figure 16: Major Capital Projects ($000)

Project by Activities	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31/84	Estimates 1984-85	Future Years' Requirements
ADMINISTRATION AND COMMON SERVICES					
Electronic Data Processing facilities	10,559	12,752	10,259	2,493	-
TRANSPORTATION TRAINING					
Electronic Equipment for Marine Training	6,860	6,182	2,232	2,535	1,415
Canadian Coast Guard College: Boat House and Machine Shop construction, Sydney, N.S.	5,760	9,894	3,431	6,145	318
College Expansion, Sydney, N.S.	17,480	17,480	890	5,689	10,901

4. Grants and Contributions

In previous years expenditures on grants and contributions were also made through the Planning, Research and Development Activity.

Figure 17: Grants and Contributions ($000)

Project	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
National Transportation Week Committee	20	20	20
Others not required	-	1,176	1,296
	20	1,196	1,316

B. Cost Analysis

The Departmental Administration Program's 1984-85 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted and statutory payments excluding the Stores Revolving Fund. Also to be taken into consideration in establishing the actual costs to operate the Program are other cost items and revenues generated.

Figure 18: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 ($000)

	1984-85 Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Total Net Costs	Total Net 1983-84
Direction and Coordination	12,758	-	12,758	-	12,758	11,824
Planning, Research and Development	24,836	-	24,836	-	24,836	27,017
Administration and Common Services	52,790	8,510	61,300	3,090	58,210	66,270
Transportation Training	43,781	-	43,781	2,737	41,044	31,069
	134,165	8,510	142,675	5,827	136,848	136,180

The adjustments made to the estimated operating expenditures to arrive at a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works and other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program.

C. Stores Revolving Fund - Additional Information

Figure 19: Statement of Changes in Stores Revolving Fund Drawdown ($000)

Fiscal Year	Opening Balance	Forecast Expenditures	Forecast Receipts	Closing Balance
1980-81	25,400	15,000	13,000	27,400
1981-82	27,400	15,400	13,500	29,300
1982-83	29,300	17,600	14,900	32,000
1983-84	32,000	19,400	16,300	35,100
1984-85	35,100	16,900	16,300	35,700

Marine Transportation Program Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 3-4

Section I
Program Overview

A. Highlights 3-6
B. Financial Summary by Activity 3-7
C. Background 3-9
   1. Introduction 3-9
   2. Legal Mandate 3-9
   3. Program Objective 3-9
   4. Program Organization for Delivery 3-10
D. Planning Perspective 3-12
   1. Environment 3-12
   2. Initiatives 3-13
   3. Program Effectiveness 3-14

Section II
Analysis by Activity

A. Aids to Navigation 3-15
B. Ship Movement Systems and Services 3-20
C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support 3-23
D. Marine Search and Rescue 3-27
E. Regulatory 3-30
F. Public Wharves and Harbours 3-34
G. Direction and Administration 3-36
H. Major Ports 3-38
I. Bridges 3-42
J. Canals 3-44
K. Pilotage Services 3-47

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object 3-51
   1. Expenditures by Object 3-51
   2. Personnel Expenditures 3-52
   3. Capital Expenditures 3-54
   4. Grants and Contributions 3-57
B. Cost Analysis 3-58
C. Revenue Analysis 3-59
D. Loans 3-60
E. Canadian Coast Guard Fleet 3-61
F. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations 3-63

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend $946,610,000 to operate the Marine Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. This amount includes $4,190,000 of non-budgetary expenditure, representing advances to the Canada Ports Corporation for capital purposes and $27,862,000 for Employee Benefit Plans, authorized by existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Budgetary	ESTIMATES 1984-85	1983-84	Change
	$	$	$
Vote 10--Marine Transportation--Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses incurred in respect of Canadian distressed seamen as defined in Section 306 of the Canada Shipping Act, authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments and authority to spend revenue received during the year	**432,570,000**	405,169,001	27,400,999
Vote 15--Marine Transportation--Capital expenditures including payments to provinces or municipalities as contributions towards construction done by those bodies	**435,257,000**	198,540,000	236,717,000
Vote 20--Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1984	**386,000**	430,000	(44,000)
Vote 25--Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1984	**3,303,000**	3,052,000	251,000
Vote 30--Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques-Cartier and Champlain Bridges, Montreal	**4,387,000**	3,396,000	991,000

Budgetary--Continued	ESTIMATES 1984-85	1983-84	Change
	$	$	$
Vote 35--Payment to the Canada Ports Corporation for: (a) improvements to the grain elevator at the Port of Halifax, Nova Scotia; (b) development of new port facilities at Pointe Noire, Port of Sept-Iles, Québec; (c) development of new port facilities at Grande Anse, Port of Chicoutimi, Québec; (d) construction of infrastructure for coal handling facilities at the Port of Prince Rupert, British Columbia; and (e) incremental costs for the Quebec 1534-1984 Project at the Ports of Halifax and Quebec ..	**32,219,000**	31,706,000	513,000
Vote 40--Payment to the St. Lawrence Seaway Authority for the cost of rehabilitation of the Welland Canal, Ontario	**3,000,000**	3,000,000	.....
Vote 45--Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of construction of the East Port Complex, Hamilton, Ontario	**2,130,000**	2,750,000	(620,000)
Vote 50--Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation	**1,200,000**	1,160,000	40,000
Vote 55--Payment to the Laurentian Pilotage Authority for pilotage services related to the Tall Ships Event, Quebec 1534-1984	**106,000**	.....	106,000
Statutory--Contributions to Employee Benefit Plans ..	**27,862,000**	26,653,000	1,209,000
Appropriation not required for 1984-85 Payment to the Windsor Harbour Commission to assist in the cost of the West End Marina, Windsor, Ontario	.....	600,000	(600,000)
	942,420,000	676,456,001	265,963,999
Non-Budgetary			
Vote L60--Loans to the Canada Ports Corporation, pursuant to Section 25 of the Canada Ports Corporation act, to meet capital expenditures applicable to the calendar year 1984	**4,190,000**	4,909,000	(719,000)
Total Program	**946,610,000**	681,365,001	265,244,999

Section I
Program Overview

A. Highlights

For 1984-85, the Marine Transportation Program has set the following goals:

Departmental Operations

- accelerate the fleet replacement program with funding provided by the Government's Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP); (see page 3-13)

- accelerate construction of new terminal facilities and improvement in existing ports infrastructure through SRCPP; (see page 3-13)

- work with the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) in the strengthening of the organization and, in conjunction with the CMRA, increase the boating safety program to reduce the number of small boat incidents;

- establish a training and development program for ships crew, redesign the national training program for ships officers, and develop a national training program for vessel traffic regulators to maintain high levels of competence and marine safety;

- complete a Marine Emergency Duties (MED) training centre in Newfoundland, which will be operated by the Province to provide training in lifesaving, firefighting and survival; (see page 3-33)

- increase the federal government's preparedness to support Arctic transportation by requesting Canadian shipyards to prepare proposals and cost estimates for a polar icebreaker for use by the Coast Guard; and

- conduct an independent study for the purpose of assessing the effectiveness and impartiality of marine accident investigations and to determine the most suitable way to improve the current process. (see page 3-33)

Crown Corporations

- advance the construction of port facilities at Pointe-Noire, Port of Sept-Iles and at Grande Anse for relocating port operations from downtown Chicoutimi. Both projects are funded through SRCPP. (see page 3-13)

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Summary of Net Financial Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Budgetary				
Departmental Operations				
Aids to Navigation	**492,757**	247,107	245,650	3-15
Ship Movement Systems and Services	**68,472**	66,926	1,546	3-20
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	**129,362**	108,303	21,059	3-23
Marine Search and Rescue	**54,953**	60,469	(5,516)	3-27
Regulatory	**37,997**	32,219	5,778	3-30
Public Wharves and Harbours	**71,363**	60,206	11,157	3-34
Direction and Administration	**47,418**	41,511	5,907	3-36
	902,322	616,741	285,581	
Crown Corporations				
Major Ports	**32,219**	24,102	8,117	3-38
Bridges	**4,387**	3,396	991	3-42
Canals	**3,000**	3,000	-	3-44
Pilotage Services	**492**	1,248	(756)	3-47
	40,098	31,746	8,352	
	942,420	648,487	293,933	
Non-Budgetary				
Crown Corporation				
Major Ports	**4,190**	4,909	(719)	3-38
	946,610	653,396	293,214	
Departmental Operations				
Authorized person-years	**6,905**	6,728	177	3-32

Major items responsible for the net increase of $293.2 million (45%) are:

- higher capital expenditures, prompted primarily by the acceleration of the building of 11 replacement vessels as part of the Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP) — $255.0 million
- additional resources for vessel refits and dredging; for manning Coast Guard vessels; and miscellaneous workload increases — $ 12.5 million
- the provision of 5% for increases in salaries, wages, employee benefits, and other goods and services — $ 16.5 million
- establishment of a contingency fund for major ship source pollution — $ 3.0 million
- payment to the Northern Transportation Company Limited for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation (payment reported in the past under the Surface Program) — $ 1.2 million
- reduction in person-years and associated dollars due to automation of lightstations and improvements to the Long-Range Navigation System (Loran 'C') — ($ 1.4 million)
- reduction in payments to Windsor Harbour Commission (West End Marina project completed) and Hamilton Harbour Commission (East Port Complex project in progress) — ($ 1.2 million)
- increase in payments to the Crown Corporations linked mainly to the development of the Ports of Sept-Iles and Chicoutimi, as part of SRCPP — $ 7.6 million

C. Background

1. Introduction

The federal government has extensive responsibilities with respect to the marine transportation system in Canada. The principal areas involving the Marine Transportation Program are:

- safety-oriented regulation of marine transportation;
- provision of navigation services (e.g. traffic control, conventional aids such as lighthouses, radio aids and buoys, and pilotage services);
- provision of a search and rescue capability;
- ship source pollution prevention;
- development and maintenance of waterways (e.g. icebreaking, escorting of ships in ice-covered waters and operation of the St. Lawrence Seaway); and
- development, operation and maintenance of a national network of some 13 ports, 9 commission harbours and 366 public harbours and wharves.

Crown Corporations usually provide these services when all or substantially all of the costs can be recovered from the users. Currently, Crown Corporations provide the pilotage services and operate the St. Lawrence Seaway (as well as several bridges over the St. Lawrence River), plus the 13 ports.

The Marine Transportation Program includes all the other marine transportation services (Departmental Operations components - Figure 1) and is the vehicle through which the government funds certain of the Crown Corporations' investments in fixed assets, and covers operating losses, (Crown Corporations - Figure 1) if needed. The Program also includes some marine freight services, principally in the Arctic.

2. Legal Mandate

There are 13 principal acts dealing with the federal government's responsibilities for federal marine way and terminal activities that are related to the activities of the Program: National Transportation Act, Canada Shipping Act, Navigable Waters Protection Act, Arctic Waters Pollution Prevention Act, Canada Ports Corporation Act, St. Lawrence Seaway Authority Act, Pilotage Act, Harbour Commissions Act, Toronto Harbour Commissioners Act, Hamilton Harbour Commissioners Act, Government Harbours and Piers Act, Water Carriage of Goods Act, and Government Vessels Discipline Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national marine transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system."

In addition, the Program has a number of sub-objectives that deal with such matters as accessibility, equity, productivity and cost recovery.

4. Program Organization for Delivery

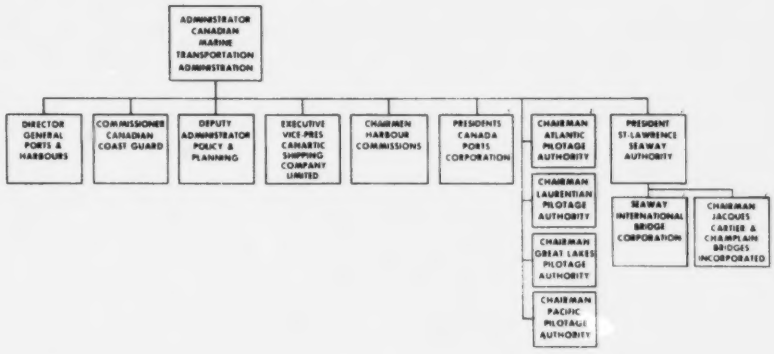
Activity Structure: The Marine Transportation Program is divided into 11 activities, of which 4 relate to funding of the operations of Crown Corporations. The left-hand column of Figure 2 illustrates the activity structure.

Organization Structure: The Canadian Marine Transportation Administration (CMTA) is responsible for the Program. The basis for it is the concept of a single body to coordinate the administration and management of federal marine way and terminal activities. The Marine Administrator directs the formulation and implementation of marine policies and programs. In addition, he is responsible for the management of all operational, developmental and regulatory activities of the Department in support of marine transportation and the development of ports and marine commerce in Canada. The individual operating components of the CMTA (Figure 2) exercise a high degree of autonomy in the performance of their activities, but are subject to central management control exercised through the Administrator in the areas of:

- policy setting;
- major resource allocation and investment decisions;
- operational decisions affecting more than one component;
- the planning, programming, budgeting and finance processes;
- senior management information systems; and
- operational review and performance measurement.

The organization structure differs from the Program's activity structure. Figure 2 illustrates their relationship and shows the dollar resources that are provided to the various components through appropriations.

Figure 2: Distribution of Resources by Activity/Organization ($000)



ACTIVITY RESOURCES PROVIDED THROUGH APPROPRIATIONS										Estimates 1984-85
Departmental Operations										
Aids to Navigation		492,757								492,757
Ship Movement Systems & Services		68,472								68,472
Icebreaking, Arctic & Other Ship Support		121,437	4,622	3,303						129,362
Marine Search & Rescue		54,953								54,953
Regulatory		37,997								37,997
Public Wharves & Harbours	69,233				2,130					71,363
Direction & Administration		42,816	4,602							47,418
Crown Corporations										
Major Ports						36,409				36,409
Bridges									4,387	4,387
Canals								3,000		3,000
Pilotage Services							492			492
Total Appropriations	69,233	818,432	9,224	3,303	2,130	36,409	492	3,000	4,387	946,610
Crown Corporation Budgets ($000)										
Income				5,491		246,186	60,475	62,711	6,414	
Expenses				8,794		194,339	61,667	69,068	11,788	
Profit (Loss)				(3,303)		51,847	(1,192)	(6,357)	(5,374)	
Capital Spending				-		110,244	918	4,474	145	

*Excludes the subsidiary's budget (Seaway International Bridge Corp.)

1Agency Crown Corporation - agent of Her Majesty in right of Canada, responsible for service operations on a quasi-commercial basis.
2Proprietary Crown Corporations - responsible for the management of commercial and industrial operations involving the supply of services to the public; required to conduct their operations without appropriations.
3Subsidiary corporations of the St. Lawrence Seaway Authority.

D. Planning Perspective

1. Environment

The volume of waterborne commodities is expected to increase from 353 million tonnes in 1981 to 430 million tonnes by 1990 (actual for 1982 is 306 million tonnes). Marine traffic growth will, however, vary between regions. Demand from Pacific Rim Countries continues to strengthen for grains, potash and coal. Traffic growth in the western ports will be strong overall, (4% annually during 1981-90), but will require practically no additional or improved port facilities as compared to those completed this year or in the process of being completed.

Traffic in the Atlantic region will grow by an average of 2.6% per year over the 1981-90 period, merely reflecting oil and gas exploration and related construction activities tied to the development of the Hibernia Oil fields and the Scotian Shelf gas.

Traffic in the Seaway should gradually recover, along with improvement in overall economic climate. Owing to the severity of the recent recession, which saw an average of approximately 20% of the Canadian laker fleet laid up during the 1983 shipping season, the previously feared Seaway capacity crunch is not likely to occur in the foreseeable future, particularly in view of operational changes and minor capacity improvements that the Authority has planned.

In the Canadian Arctic, several projects are underway for the development and shipment of oil and gas, especially in the Beaufort Sea. Even though it is difficult to predict when actual production will start, exploration is already affecting the demand for marine services, such as communications, pollution prevention measures, port facilities, and search and rescue. However, no capacity constraints are foreseen in accommodating the service vessels.

With respect to commercial fishing, it is known that approximately 41,750 fishing vessels were registered in Canada in 1981, of which more than 68% were located in the Atlantic provinces. The total number of registered fishing vessels on the Atlantic Coast is expected to remain constant at the present level (28,500 vessels) due to expected productivity increases and rationalization of the fishing fleet. On the West Coast, however, there is evidence of commercial fishing fleet overcapacity. Therefore, increasing competitive pressure may cause a substantial reduction in the currently registered fleet of 7,261 vessels. Since commercial fishing traffic is not expected to increase, this type of marine traffic will have no significant impact on the demand for Coast Guard services, such as search and rescue, in the short to medium term.

Pleasure boating and sport fishing also affect the demand for marine services, mainly communications, search and rescue, and regulatory. In 1982, there were about 1.7 million pleasure craft in Canada. The increasing trend in pleasure boating observed over the past few years (6.9% growth per year for 1974-82) is expected to continue, but at a slower pace, due to the expected relatively modest increase in personal disposable income. Marine incidents resulting from this type of traffic could be expected to increase in line with the rate of increase in pleasure boating. However, the expected increase in incidents could be mitigated by factors such as the enforcement of the Small Vessel Regulations and an intensified boating safety program.

2. Initiatives

Establishment of Local Port Corporations: The Canada Ports Corporation was proclaimed February 24, 1983. The main focus of the new legislation is to provide local ports with a high degree of autonomy by allowing the creation of Local Port Corporations.

The new Board of the Canada Ports Corporation recommends to the Minister those ports that it considers eligible for Local Port Corporation status, based on criteria of national and regional significance, local interest in the management of the port and the likelihood of financial self-sufficiency.

The ports of Vancouver and Montreal became Local Port Corporations during 1983. Other Local Port Corporations will be proclaimed during 1984; this achievement will remain a major priority for Canada Ports Corporation.

Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP): In view of the government's new economic initiative (SRCPP), the Marine Program obtained a supplementary budget of $34 million in 1983-84 to accelerate some capital projects. For 1984-85, the Program carries a budget of approximately $390 million under SRCPP. Figure 3 summarizes the application of planned spending.

Figure 3: Special Recovery Capital Projects Program ($ millions)

Activity	Description	1984-85 Estimates
Departmental Operations		
Aids to Navigation	Ten vessel replacements	276.7
	Three mid-life refits	25.0
	Small craft replacements	2.7
Icebreaking	One vessel replacement	20.6
	Total Coast Guard Fleet	325.0
Aids to Navigation	Assumption Centennial Park Seawall	0.5
	Halifax-Dartmouth Bridge Pier Protection	2.5
Public Wharves and Harbours	New terminal facilities	8.7
	Wharf extensions and improvements	18.7
	Hamilton Harbour Commission for East Port Complex	2.1
Total Departmental Operations		357.5
Crown Corporations Payments		
Canals		
St. Lawrence Seaway Authority	Welland Canal Rehabilitation	3.0
Major Ports		
Canada Ports Corporation	Port Development - Sept Iles	12.8
	Port Development - Chicoutimi	16.5
Total Crown Corporations		32.3
Total Program		389.8

For more details on projects, refer to list of capital projects, page 3-54, Figure 46.

3. Program Effectiveness

The different operational situations faced by Marine components preclude the development of a single comprehensive indicator. Measures of achievement are available for most activities and are presented in the activity analysis section.

Section II
Analysis by Activity

A. Aids to Navigation

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Resource Summary

The Aids to Navigation activity accounts for approximately 52% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 40% of the total person-years.

Figure 4: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Conventional aids	134,898	2,359	128,512	2,362	6,386	(3)
Radio aids	9,204	156	9,361	171	(157)	(15)
Sounding and dredging	17,802	145	16,852	140	950	5
Canso Canal	1,234	24	1,194	24	40	-
Operating expenditures*	163,138	2,684	155,919	2,697	7,219	(13)
Capital expenditures	336,467	59	92,696	11	243,771	48
Anticipated capital lapse	(5,234)	-	-	-	(5,234)	-
Total expenditures	494,371	2,743	248,615	2,708	245,756	35
Revenue credited to vote	(1,614)	-	(1,508)	-	(106)	-
Net resource requirements	492,757	2,743	247,107	2,708	245,650	35

*Includes grants and contributions of $57,000 (1983-84-$212,000).

The increase of approximately $246 million reflects the additional capital required for the Fleet Replacement Program (see page 3-54), and inflation.

Revenue results from the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for $1.2 million.

Description

This activity facilitates the safe and efficient movement of marine traffic by the following means.

Conventional Aids: There is a network of fixed and floating aids such as buoys, lighthouses and navigation range-lights to mark channels, harbour entrances and prominent landmarks and obstructions. Major operating tasks are to determine the marine aids needed; to develop, place, operate and maintain these aids; and to assemble and dispatch the notices to shipping ("Notships") used by Coast Guard information centres and radio stations to advise users of any displacements or malfunctions of these aids. The placement, operation and maintenance of the aids require a large amount of support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Radio Aids: These involve the design, maintenance and day-to-day operation of radio location systems for ships at sea.

Sounding and Dredging: These include water depth measurement and dredging, where necessary, to ensure that ship channels remain at the stated depth and width.

Canso Canal Operation: This canal is operated and maintained to provide a "short-cut" for vessels from the St. Lawrence Gulf to the eastern coastline.

Performance Information/Resource Justification

Conventional Aids: The network consists of an average of 8,865 floating aids (buoys) and 7,431 land-based aids, of which 272 are major light and fog alarm stations which are maintained by Coast Guard forces, and approximately 3,000 aids maintained under private contracts. The locations of aids are shown on "navigation charts", and the positions and characteristics of lighted aids are in the "List of Lights", both of which are used by ships in Canadian waters. International standards and practices govern their characteristics, colour, and placement. The Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five Regional headquarters. The Regions operate ten main bases and five sub-bases in delivering the aids program. (See Figure 53, page 3-63.)

The primary indicators of operational effectiveness are the degree to which these aids are in service and operating as advertised. The main measure used to monitor operational effectiveness is the duration that a conventional aid is not in service. Figure 5 shows planned and actual achievement on average for all conventional aids since 1978-79.

Figure 5: Actual and Planned Average Days for which a Conventional Aid is not Available

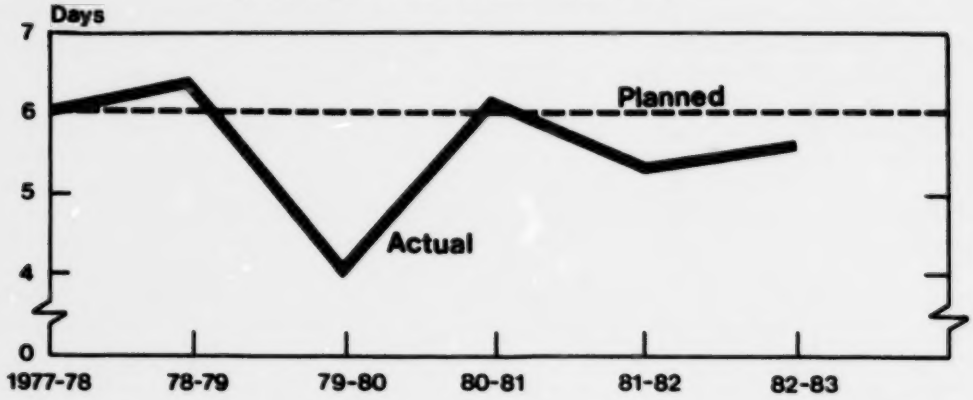


Figure 6 summarizes the operating resources needed for the three years to 1984-85 and the key underlying variables affecting these resource requirements.

Figure 6: Performance and Resource Data - Conventional Aids

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Ship support	67,222	62,993	53,969
Aircraft support	7,491	6,764	7,355
Other	60,185	58,755	45,704
	134,898	128,512	107,028
Key resource determinants			
No. of aids on station	16,300	16,300	16,300
No. of checks completed	39,300	39,300	39,300
Amount of fleet support			
Ship hours provided	179,400	179,400	179,400
Aircraft hours provided	80,400	80,400	79,400

Radio Aids: The radio location system consists of some 200 electronic aids, such as racons and beacons, and a long range electronic navigational aids system, Loran 'C'.

The Loran 'C' program on the East Coast will be completed December 31, 1983. It will save 13 person-years in 1984-85 and 19 person-years in future years.

The main indicator of operational effectiveness is whether these aids are functioning and in accordance with advertised characteristics. The measure used to monitor operational effectiveness is the percentage of time the aids are functioning. Planned availability for Loran 'C' is 99.7%. This target has been consistently met.

Sounding and Dredging: Figure 7 summarizes the sounding and dredging program planned for 1984-85.

Figure 7: Resource Data - Sounding and Dredging ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Water depth sounding	4,721	4,394	3,641
PWC dredging	7,034	6,699	-
Contracted dredging	6,047	5,759	5,117
Total resource requirements	17,802	16,852	8,758

The increase in cost in 1983-84 is due to the transfer of the dredging responsibilities from the Department of Public Works (PWC) to the Coast Guard.

Canso Canal: On average, the canal is kept open between 280 and 290 days per year, providing transit for some 2,600 vessels.

Capital Expenditures: The 1984-85 capital program planned for the Aids to Navigation Activity (Figure 8) has been expanded significantly as a result of the Government's Special Recovery Capital Projects Program.

Construction of the ten vessels will be completed by 1987-88. These vessels will replace aging vessels rapidly nearing the end of their economic life-cycle. The new vessels will reflect state-of-the-art marine technology and ensure continuing efficiency in meeting various demands such as the Aids to Navigation Activity.

Figure 8: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1984-85 ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years Spending
Conventional aids				
Major projects	18,879	5,438	11,520	1,921
Miscellaneous projects under $250,000	13,224	-	13,224	-
	32,103	5,438	24,744	1,921
Radio aids	3,282	858	1,579	845
Sounding and dredging	23,284	18,712	4,256	316
Vessel replacements				
6 Major navaid tenders - light icebreakers (Class 1100)	382,503	28,871	225,293	128,339
2 Medium navaid tenders - light icebreakers (Class 1050)	92,450	20,284	48,035	24,131
2 Small navaid tenders (Class 800)	5,264	1,871	3,393	-
Miscellaneous small craft	7,779	1,788	2,747	3,244
Mid-Life Refit (3 vessels)	31,443	5,143	25,019	1,281
Miscellaneous projects under $250,000	1,401	-	1,401	-
	520,840	57,957	305,888	156,995
	579,509	82,965	336,467*	160,077

*Before anticipated capital lapse of $5.2 million.

B. Ship Movement Systems & Services

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic services facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services activity accounts for approximately 7% of the total Marine Transportation Program expenditures and 14% of the person-years.

Figure 9: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Vessel traffic services	27,576	503	26,241	512	1,335	(9)
Communications services	28,899	486	26,275	468	2,624	18
Operating expenditures	56,475	989	52,516	980	3,959	9
Capital expenditures	12,412	2	14,800	-	(2,388)	2
Total expenditures	68,887	991	67,316	980	1,571	11
Revenue (credited to vote)	(415)		(390)		(25)	
Net resource requirements	68,472	991	66,926	980	1,546	11

Revenue is generated from services provided to other government agencies. Recovery is also made for a radio message service provided to the private sector. This revenue (estimated at $1.8 million in 1984-85) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Activity.

Description

The Ship Movement Systems and Services activity supports marine traffic through two services.

Vessel Traffic Services: This component provides vessel traffic information to ensure the safe movement of ships in critical areas. The service is provided from 11 vessel traffic and information centres across Canada (Figure 54, page 3-63) 24 hours a day, 7 days a week.

This function includes the operation of the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG). ECAREG operates year round and is a mandatory reporting system under the Canada Shipping Act. NORDREG is a voluntary reporting system and operated only during the arctic navigation season. The primary purpose of these systems is safety and ice information. Their secondary purpose is to ensure that ships entering Canadian waters comply with Canadian regulations.

Communications Services: These consist of a national network of Coast Guard Radio Stations, both manned and remote controlled, and operated 24 hours a day, 7 days a week. The services provided include information about such matters as malfunctioning of navigational aids, ice conditions and the weather. Their primary purpose is to enhance safety of life at sea. A public radio message service for which fees are charged is also provided.

Performance Information/Resource Justification

Vessel Traffic Services: Performance is based on a 99.5% availability of Vessel Traffic Services. To date this target has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 10.

Figure 10: Performance and Resource Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Vessel traffic services	27,576	26,241	20,943
Selected key resource variables			
Hours of operation at traffic centres	113,900	107,300	104,200
Trends in use of services			
Ship movements	419,000	399,000	420,000
Messages processed	994,000	947,000	952,000
Notices to ships issued	14,500	14,060	14,000

Other key variables include the amount and age of equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Communications Services: Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning as intended. Through a back-up equipment system, the service is made available at all times.

Figure 11 shows resource requirements and one key trend in operations. Other key resource variables include the amount, type and age of the equipment to be maintained, and the standards to which it is maintained.

Figure 11: Performance and Resource Data - Communications Services

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Radio station operations and equipment maintenance	28,899	26,275	24,892
Key resource variables			
Hours of operation at manned radio stations	470,120	470,120	470,120

Capital Expenditures: Figure 12 outlines the planned 1984-85 capital program.

Figure 12: Summary of Main Estimates Capital Projects 1984-85 ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to Mar.31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years Spending
Expansion or enhancement of services:				
Extension of VHF/FM communications in:				
o Newfoundland	2,353	1,245	717	391
o West Coast	6,847	6,447	400	-
Installation of VTS System, Prince Rupert	2,704	2,373	331	-
Replacement of radio transmitters, receivers and communication control equipment	12,356	4,173	3,979	4,204
Replace VTS Centre Halifax	4,570	690	3,641	239
Miscellaneous projects under $250,000	3,344	-	3,344	-
	32,174	14,928	12,412	4,834

C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of Marine traffic through ice-covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 14% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 13: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Icebreaking and escorting	52,509	790	47,124	715	5,385	75
Flood control	8,206	119	7,479	109	727	10
Ice reconnaissance	14,293	-	12,693	-	1,600	-
Arctic research and development	4,622	9	3,952	7	670	2
Other support	27,432	212	25,237	191	2,195	21
Operating expenditures	107,062	1,130	96,485	1,022	10,577	108
Capital expenditures	29,022	-	18,220		10,802	-
Total expenditures	136,084	1,130	114,705	1,022	21,379	108
Revenue (credited to vote)	(6,722)	-	(6,402)	-	(320)	-
Net resource requirements	129,362	1,130	108,303	1,022	21,059	108

The total increase of $21 million is due to accelerated ship building under the Special Recovery Capital Projects Program ($11 million), operating cost increases ($6 million), and inflation ($4 million).

Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic (contracted through the private sector) for other government departments. In addition, revenue of $6.5 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship, CCGV John Cabot, for trans-Atlantic cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost recovery basis.

Description

Icebreaking and Escorting: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Flood Control: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is managed to facilitate the orderly circulation of ice in order to avoid damage to or loss of property threatened by flood.

Ice Reconnaissance: Aircraft are chartered for ice reconnaissance, through contract administered by the Department of Environment, to advise the shipping industry of ice conditions.

Arctic Research and Development: This activity includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a coordinating role in this program that is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Other Support: The other services provided by this Activity are:

- Arctic Resupply: This involves the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.
- Support to Other Government Departments and Agencies: This Activity provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the Charter of the CCGV John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic. The $1.2 million payment to Northern Transportation Company Limited for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation is also included in this component.
- Canarctic Shipping Company Limited: Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, using the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. This ship is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian shipbuilding and shipping companies.

Performance Information/Resource Justification

Icebreaking and Escorting: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 14.

Figure 14: Performance and Resource Data - Icebreaking, and Escorting

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Ship support	48,735	43,124	42,827
Aircraft support	1,446	1,313	1,446
Other	2,328	2,687	2,367
	52,509	47,124	46,640
Demand for service			
Ships assisted	4,000	4,000	4,800
Ship miles escorted	16,000	16,000	21,000
Coast Guard fleet support			
Ship hours provided	43,100	43,100	43,100
Aircraft hours provided	15,800	15,800	14,800

The 1984-85 Estimates and the 1983-84 Forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Flood Control: Operating resource requirements are based on an average of 130 days (131 days for 1982-83) of ship support for control of ice build-up. This figure has not varied significally over the past years.

Ice Reconnaissance: The estimated 1984-85 operating cost for this service is $14 million, which represents the contract cost for 2,200 hours of flying time.

Other Support: Figures 15 and 16 set out performance data and the operating expenditures required for the other three services offered under this activity.

Figure 15: Performance and Resource Data - Other Support

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Arctic resupply	7,513	7,155	8,087
Support to other government Departments and agencies	16,616	15,030	12,912
Canarctic Shipping Company Limited	3,303	3,052	3,210
	27,432	25,237	24,209
Performance data			
Arctic resupply			
Cargo tonnage delivered	47,000	45,000	47,000
Ship hours provided	1,300	1,300	1,300
Aircraft hours provided	1,160	1,160	1,160
Support to other government Departments and agencies			
Ships hours provided	12,700	12,700	12,700
Aircraft hours provided	3,000	3,000	3,400

Performance data for Canarctic Shipping Company Limited are displayed separately in Figure 16 because it operates on a calendar year basis.

Figure 16: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited

	1980	1981	1982	1983	1984
Financial results ($000)					
Revenues	6,011	4,711	6,485	6,197	5,491
Expenditures	9,252	9,384	9,695	9,249	8,794
Government Subsidy	3,241	4,673	3,210	3,052	3,303
Cargo tonnage transported (000)	120	133	131	132	135

Capital Expenditures: The Capital Program planned for 1984-85 has been increased as a result of the Special Recovery Capital Projects Program. The major item here is the construction of a Class 1200 icebreaker for use in the St. Lawrence Gulf and River, at a total estimated cost of $164.6 million, of which $20.6 million is budgeted for 1984-85. Miscellaneous equipment purchases make up the balance of the $29 million planned spending for 1984-85.

When completed in 1987-88, the Class 1200 icebreaker will replace the CCGV Labrador.

D. Marine Search and Rescue

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the Marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public and private sector education programs to minimize the demand on Coast Guard Search and Rescue resources.

Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) activity accounts for approximately 6% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 11% of the total person-years.

Figure 17: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Coast Guard rescue operations	40,734	697	39,724	709	1,010	(12)
Boating safety promotion	2,608	34	2,612	34	(4)	-
Canadian Marine Rescue Auxiliary promotion and support	1,457	22	1,463	22	(6)	-
Operating expenditures*	44,799	753	43,799	765	1,000	(12)
Capital expenditures	10,154	-	16,670	-	(6,516)	-
Total resource requirements	54,953	753	60,469	765	(5,516)	(12)

*Includes grants and contributions of $610,000 in 1984-85 and 1983-84.

The overall reduction of $5.5 million is due to a lower spending in ship replacement of $6.5 million, partially offset by an inflationary increase of $1 million in operating costs.

Description

This activity attempts to minimize loss of life in the marine environment by the following means.

Coast Guard Rescue Operations: These provide a search and rescue capability in conjunction with the Department of National Defence.

Boating Safety Promotion: This encourages small craft boating safety through educational programs designed to foster increased public awareness of safety related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: To complement the Coast Guard rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capabilities at several places across the country on a voluntary basis.

Performance Information/Resource Justification

Coast Guard Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the CCG mans the rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont. and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld. and Quebec City. From these centres, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 Inshore Rescue Boats (IRBs) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in those areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These vessels are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. During the peak summer months, with added pleasure boat activities, a special program has been developed. It consists of high-speed IRBs manned by students.

Figure 18: Performance and Resource Data - Coast Guard Rescue Operations

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Ship support	33,654	33,108	27,865
Other	7,080	6,616	5,298
	40,734	39,724	33,163
Key resource variables			
Ship hours provided	290,000	286,000	273,500
Utilization of service			
Incidents responded to by Coast Guard	6,500	6,000	5,500

Boating Safety Promotion: An extensive boating safety program, at an estimated cost of $2.6 million in 1984-85, is conducted to minimize the number of small boat incidents. These funds are used to produce educational safety movies, television commercials and programs, publications such as the Boating Safety Handbook, and to conduct courses. The number of boating safety courses is projected to increase from 1100 in 1982-83 to 1250 in 1983-84 and 1400 in 1984-85.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary units. Figure 19 shows its growth, along with its rescue activity. The annual cost of this program is $1.5 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident, and for authorized training and travel costs for their crews.

Figure 19: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

Year	No. of Members	No. of Vessels	No. of Incidents Attended
1980	937	418	753
1981	1,126	492	844
1982	1,298	607	1,042
1983 (forecasted)	1,850	850	1,500
1984 (estimated)	2,100	950	1,700

Capital Expenditures: Figure 20 summarizes the capital program planned for 1984-85.

Figure 20: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1984-85 ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to Mar.31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years spending
Expansion of service				
o 1 Class 200 - Ice strengthened Vessel - Newfoundland (last of a 7-vessels program)	9,426	6,750	2,676	-
o 1 Class 300 Lifeboat - Gaspé	1,044	200	844	-
o 1 Class 400 Cutter - St. John's	2,991	-	2,491	500
	13,461	6,950	6,011	500
Replacements				
o 1 Class 400 Cutter - Meaford	3,078	-	3,078	-
o 1 Class 300 Lifeboat - Souris	929	200	729	-
o 2 West Coast Vessels for Bella Bella/Queen Charlotte City Geographic Area	4,000	-	3,000	1,000
Miscellaneous projects under $250,000	1,018	-	1,018	-
	9,025	200	7,825	1,000
	22,486	7,150	13,836*	1,500

*Before funding adjustment of $3.6 million.

E. Regulatory

Objective

To develop, administer and enforce regulations and standards to ensure the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; to ensure that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation; and to mitigate the effects of pollution on the environment from ship-source spills.

Resource Summary

The Regulatory activity accounts for approximately 4% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	21,156	379	19,337	367	1,819	12
Emergencies	6,578	51	3,384	52	3,194	(1)
Marine Casualty Investigations	2,354	48	1,341	31	1,013	17
Navigable waters protection	1,731	28	1,635	28	96	-
Operating expenditures*	31,819	506	25,697	478	6,122	28
Capital expenditures	6,178	-	6,522	-	(344)	-
Total resource requirements	37,997	506	32,219	478	5,778	28

*Includes grants and contributions of $29,000 in 1983-84 and 1984-85.

Approximately $1.6 million is recovered from the private sector for inspections and examinations by the Ship Safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

To provide emergency response funding in the event of a major oil spill, a pollution contingency fund of $3 million has been established which is reflected in 1984-85. The remainder of the increase is due to the increase in personnel and inflation.

Description

The Regulatory activity consists of the following four functions.

Ship Safety: This organization administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister. This involves the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness, and the registration of ships and licensing of vessels. It also inspects, registers, and licenses air cushion vehicles (ACVs), monitors the marine safety training program, and examines and certifies officers and crews, to ensure that ships are manned with competent personnel. This organization is also responsible for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations that concern ships.

Emergencies: This organization is involved in clean-up of pollution from shipping, and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. It evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Marine Casualty Investigation: On behalf of the Minister, this organization is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents and for the administration and technical presentation of formal investigations (public hearings); the review of all investigation reports and the formulation of recommendations to prevent a recurrence; the recording of all casualties and accidents; the production of annual statistics, and the provision of information on casualties and accidents upon request.

Navigable Waters Protection: Under the Navigable Waters Protection Act, the Coast Guard is responsible for the review, analysis and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters to protect the public right of navigation; the removal of wrecked vessels and the investigation of incidents of obstruction to navigation. Under the Canada Shipping Act, which provides for the preservation, protection and disposal of wrecked vessels, this function is also responsible for the administration of Receiver of Wreck activities.

Performance Information/Resource Justification

Ship Safety: There are 34,832 vessels registered in Canada, of which 5,642 require inspections. The Branch conducted 2,700 ship inspections and 13,364 personnel examinations in 1982-83. To meet its responsibilities, 30 district offices, employing 185 inspectors and examiners reporting to five Regional Headquarters, are established throughout Canada. Figure 22 shows statistical information over the past years.

Figure 22: Performance and Resource Data - Ship Safety

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures ($000)			
Ship Safety	21,156	19,337	20,317
Performance data			
Ship inspections	3,300	3,000	2,700
Ship plans and drawings verified	11,350	10,320	9,390
Personnel examinations carried out	15,400	14,000	13,364
Exemptions issued	760	780	872

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 52 employees located in Headquarters, Regional and District offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a full cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 23 shows oil spill responses and costs over the past years.

Figure 23: Oil Spill Countermeasure Responses and Related Costs ($000)

Year	Number of Responses	Total Expenditures
1979-80	53	9,416
1980-81	128	4,981
1981-82	68	7,198
1982-83	41	6,056

Marine Casualty Investigations: Twenty-three investigators located in Coast Guard Headquarters and Regional offices investigate shipping casualties and crew accidents. The Minister of Transport has initiated an independent study under the direction of Bernard M. Dechênes, Q.C., for the purpose of assessing the effectiveness and impartiality of marine incident investigations and to determine the most suitable way to improve the current process.

Figure 24: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
Calendar year			
1979	922	108	17
1980	969	72	176
1981	1,359	70	163
1982	1,431	181	161

Navigable Waters Protection: There were 3,668 applications processed in 1982-83 pursuant to the requirements of the Act, which regulates the construction of works placed in, upon, over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation. The projected number of applications for 1983-84 and 1984-85 is 3,700 each year.

Capital Expenditures: The major item is the construction of a Marine Emergencies Duties Training Centre in St. John's, Newfoundland, at a cost of $3.9 million. Miscellaneous small equipment purchases account for the remaining planned expenditures for 1984-85.

F. Public Wharves and Harbours

Objective

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Resource Summary

This activity accounts for roughly 8% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 1% of the total person years.

Figure 25: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Public Wharves and Harbours						
Dredging	6,143	-	8,290	-	(2,147)	-
Repairs	26,674	-	23,670	-	3,004	-
Management of ports	3,754	90	3,541	91	213	(1)
Operating Expenditures	36,571	90	35,501	91	1,070	(1)
Capital Expenditures	36,718	3	21,355	-	15,363	3
Anticipated Capital Lapse	(4,056)	-	-	-	(4,056)	-
	69,233	93	56,856	91	12,377	2
Harbour Commissions Payments	2,130	-	3,350	-	(1,220)	-
Total Resource Requirements	71,363	93	60,206	91	11,157	2

In 1984-85, recoveries of $6.7 million will be achieved through wharfage and harbour charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

Description

Public Wharves and Harbours: This organization maintains, administers and develops 366 sites in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance to regional economies. In total, these ports account for 20% of the national marine tonnage. As most of the ports are not financially self-sufficient, they are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports based on users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Not provided are such direct services as cargo handling.

Harbour Commissions Payments: There are nine Harbour Commissions which handle roughly 20% of the national marine tonnage. They exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans in the amount of approximately $3 million are presently outstanding. (see Figure 50, page 3-60).

Performance Information/Resource Justification

Public Wharves and Harbours: Most operating expenditures go toward repair, re-building and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1984-85 consist of 135 infrastructure maintenance and repair projects and 22 maintenance dredging projects, at an estimated cost of $33 million. Planned program rationalization is expected to reduce the number of sites administered, thereby controlling growth in the maintenance budget.

Harbour Commissions Payments: Included in the Marine Program are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for construction work. Figure 26 shows the projects planned for 1983-84 and 1984-85.

Figure 26: Payments to Harbour Commissions ($000)

Harbour Commission / application	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Hamilton - construction of the East Port Complex	2,130	2,750
Windsor - West End Marina	-	600
Total	2,130	3,350

Capital Expenditures: Capital expenditures are made primarily to meet user requirements for wharves, sheds, storage areas, dredged harbours, breakwaters and other infrastructure required for efficient port operations. The major increase in the 1984-85 planned expenditures is for the Port Development of Newcastle/Port Chatham at a total estimated cost of $17 million, of which $11 million is budgeted for 1984-85. For a detailed list of the other major capital projects, refer to Figure 46, page 3-56.

G. Direction and Administration

Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific Marine facilities and services essential to the national transportation system and within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Resource Summary

This activity accounts for 5% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 10% of the total person-years.

Figure 27: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Marine Administration	4,602	73	4,201	72	401	1
Coast Guard Administration	29,220	616	27,271	612	1,949	4
Operating expenditures*	33,822	689	31,472	684	2,350	5
Capital expenditures	13,596	-	10,039	-	3,557	-
Total resource requirements	47,418	689	41,511	684	5,907	5

*Includes grants and contributions of $50,000 in both 1983-84 and 1984-85.

The increase of approximately $6 million reflects the additional capital required for the Coast Guard Base replacement program ($3.6 million), the incremental operating costs to be incurred by the Coast Guard relative to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada ($0.6 million), other operating cost increases ($0.3 million) and inflation ($1.5 million).

Description

Marine Administration: This Administration consists of the offices of the Marine Administrator and the Marine Deputy Administrator, Policy and Planning, supported by various staff groups. Their functions are to formulate and direct national marine policy; to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; to direct the planning, programming and budgeting processes; to administer research and development programs; to exercise financial control; and to administer management information systems. Staff also provide policy advice to those Crown Corporations reporting to the Marine Administrator.

Coast Guard Administration: This Administration consists of the offices of the Commissioner, the Director General for each region, and the District Managers. The group deals with any issue specific to the Coast Guard operations. Their responsibilities are the development of policies, directives and guidelines; the provision of accommodation, planning, programming, financial, materiel management, office and personnel services.

Performance Information/Resource Justification

This activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures of the program:

Figure 28: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Expenditures (excluding Capital)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Total operating expenditures	475,816	444,739	361,965
Direction and administration operating expenditures	33,822	31,472	34,200
Direction and administration as a percentage of total operating expenditures	7.10%	7.08%	9.44%

Capital Expenditures: The major item is the reconstruction of the Prescott and Parry Sound Bases, at a total estimated cost of $25.5 million, of which $8.7 million is budgeted for 1984-85.

H. Major Ports

Introduction

This activity summarizes the financial support provided by the federal government to the Canada Ports Corporation, a Schedule C Crown corporation. The presentation also provides background information about corporate operations and the other sources of financial support available to the corporation.

Objectives: The Canada Ports Corporation Act requires the corporation to create a port system that:

- is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local, economic and social objectives;
- is efficient;
- provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- provides local ports with a high degree of autonomy to manage and operate the ports, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national port system and the optimum deployment of resources; and that
- is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 4% of the Marine Program's total resources.

For 1984-85, as part of the federal government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada, the Cabinet approved to compensate Canada Ports Corporation up to $282,000 for incremental costs to be incurred at the Ports of Halifax and Quebec.

Figure 29: Activity Expenditures and Disbursements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to Canada Ports Corporation for fixed asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	31,937	24,102	63,427
Loans	4,190	4,909	14,456
Payment to Canada Ports Corporation for the Quebec 1534-1984 Project			
Budgetary payment	282	-	-
	36,409	29,011	77,883

All Canada Ports Corporation loans bear interest at rates that range from 6.25 to 15.625%. Refer to loan schedule (page 3-60, figure 50) for a complete listing.

Description

Ports Canada, whose head office is in Ottawa, operates ports and related facilities at 15 locations across Canada (see Figure 55, page 3-64). These ports handle roughly half the marine freight tonnage in Canada. Several of the ports also operate passenger terminals. These ports are all to be operated either as separate divisions of the Corporation or as separate local port corporations except for the Ridley Island Coal Terminal at Prince Rupert, B.C. This $250 million facility, substantially completed in late 1983, will be operated by Ridley Terminals Inc., a joint venture of the Corporation and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. The Corporation holds 90% of the common (voting) shares. Debt financing, to be guaranteed by the Government of Canada up to $205 million, has been arranged for construction of the coal handling facilities; Ridley Terminals Inc. provides the remaining funding requirement through equal equity contributions by its two partners. The land and infrastructure will be leased from the Port of Prince Rupert.

The Corporation is in the process of assessing which ports should operate as divisions and which as Local Port Corporations (see Initiatives, page 3-13).

Other Background Information

Spending on the capital program planned by Ports Canada for its 1984 fiscal year is budgeted at $110 million. Other financial requirements, primarily loan repayments, are budgeted at $3 million. Because the Corporation operates on a calendar year as opposed to the government's fiscal year, the amount of government funding provided through appropriations will not necessarily coincide with the Corporation's reported use of such resource in a given year. Figure 30 summarizes these financial requirements and all sources of funding. Figure 31 summarizes the financial results of the Corporation's operations.

Figure 30: Canada Ports Corporation - Combined Summary of Financial Requirements and Methods of Funding* (by calendar year in $000)

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Financial requirements:			
Additions to fixed assets	110,244	79,549	125,363
Miscellaneous	3,257	2,181	894
	113,501	81,730	126,257
Funds provided from:			
Government of Canada			
Budgetary appropriations:			
for fixed assets[1]	31,137	10,756	23,969
for Quebec 1534-1984 project	282	-	-
Loans for fixed assets[2]	4,190	12,001	7,875
Recoverable contribution[3]	800	8,366	40,597
	36,409	31,123	72,441
Operations	76,742	69,002	75,714
Working Capital and Other sources	350	(18,395)	(21,898)
	113,501	81,730	126,257

	Total Estimated Cost	Prior Years' Forecast Expenditures	Budget 1984	Future Years Requirements
Halifax, N.S.:[1]				
Grain Elevator Dust Control System	3,294	1,465	1,829	-
Sept-Iles--Pointe-Noire, Qué.[1]				
Renewal of Port Facilities	36,150	3,180	12,810	20,160
Chicoutimi--Grande Anse, Qué.[1]				
Relocation of Port Facilities	26,587	949	16,498	9,140
Prince Rupert, B.C.[3]				
Ridley Island Coal Terminal	50,394	49,594	800	-
Saint John, N.B.[2]				
Bulk Potash Terminal	28,400	23,020	4,190	1,190

*Excludes Ridley Terminals Inc.

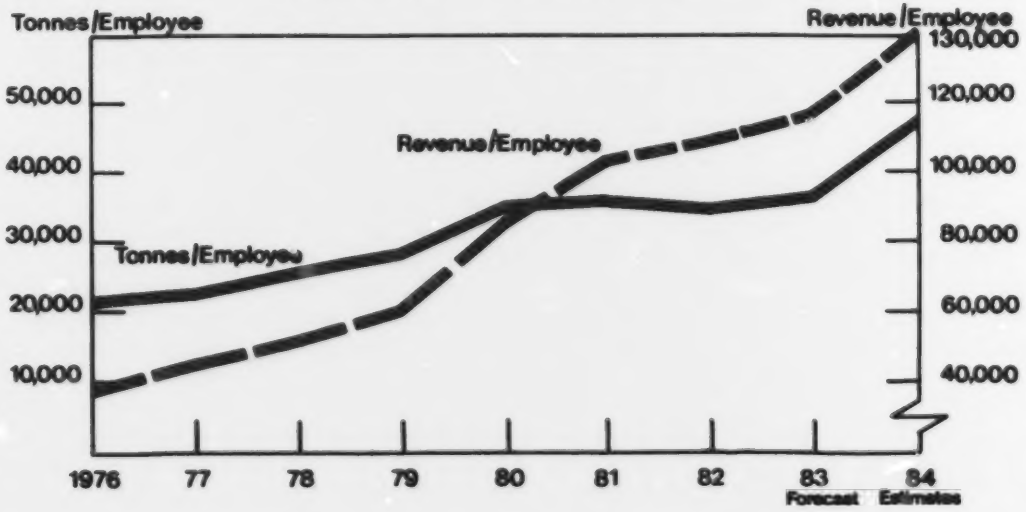
Figure 31: Canada Ports Corporation - Combined Summary of Statement of Operations* (by calendar year in $000)

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Operating revenue	223,715	200,634	190,784
Operating expenses	189,254	185,916	162,602
Income from operations	34,461	14,718	28,182
Interest income	22,471	25,163	31,550
Interest expenses	(5,085)	(3,987)	(2,796)
Miscellaneous income (expense)	-	-	567
Net income	51,847	35,894	57,503
Add			
Depreciation and other non-cash items	24,895	33,108	18,211
Funds provided from operations	76,742	69,002	75,714

*Excludes Ridley Terminals Inc.

A measure of labour efficiency and productivity is presented in Figure 32. The positive trends reflect the commitment of the Canada Ports Corporation towards more effective control and maximum use of port assets. Consistent with receiving overall direction from the federal government, individual ports enjoy a high level of autonomy, formulating their own strategies for achieving overall Corporation objectives.

Figure 32: Labour Efficiency Measured in Tonnes Handled and Revenue Generated



I. Bridges

Introduction

This activity summarizes the financial support the federal government provides The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority. The Company operates and maintains the Jacques Cartier and Champlain Bridges and the section of the Bonaventure Autoroute owned by the Government of Canada in Montreal, Quebec. Included with the Bridges activity is another wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority, The Seaway International Bridge Corporation Limited, which operates and manages the international toll bridge system between Cornwall, Ontario and Rooseveltown, New York. This Corporation is not in need of financial support from the federal government.

Objective: The objective of the Company and the Corporation is to provide the public with safe and efficient transit over the bridges that they operate and maintain respectively and the section of the Bonaventure Autoroute, and to provide such service without the need of appropriations.

Resource Summary

This activity's expenditures represent less than 1% of the Marine Program's total expenditures.

Figure 33: Activity Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	4,387	3,396	4,064

Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: The Company earns most of its revenues (90% approx.) from toll charges to the users of the Champlain Bridge. There has been no change in the toll rate since opening in 1962. The Jacques Cartier bridge has been toll-free since 1962. The Company is financially dependent on the federal government, with liabilities exceeding assets by approximately $84 million, and currently is seeking means to improve its financial position.

The federal government follows the practice of reimbursing the Company for operating deficits after adjusting for items such as depreciation and accrued employee termination benefits that do not require an outlay of cash.

The Seaway International Bridge Corporation Limited: The Corporation operates and manages the bridge system on behalf of The St. Lawrence Seaway Authority and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation. By agreement between these two parties, the annual income of The Seaway International Bridge Corporation is paid as a bridge user charge; payment is first to be made to the Authority to offset the amortization of the cost of the North Channel Bridge together with interest; then to the Development Corporation to offset the amortization of the cost of the Racquette River Bridge; the balance, if any, is to be divided equally between both parties.

All bridge user charges, since the commencement of operations, have been paid solely to The St. Lawrence Seaway Authority.

Other Background Information

Figure 34 summarizes the basis upon which the federal government determines the amount of financial support to provide the Company.

Figure 34: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated Summary Statement of Operations and Financial Requirements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Revenue	6,414	6,139	6,196
Expenses	11,788	10,551	11,342
Loss for the year	5,374	4,412	5,146
Deduct:			
Items not requiring cash outlays	(1,132)	(1,084)	(1,130)
Funds required for operations	4,242	3,328	4,016
Fixed asset expenditures	145	68	48
Total financial support required	4,387	3,396	4,064

J. Canals

Introduction

The Canals activity summarizes the special financing which the federal government provides to The St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule D Crown corporation. The presentation also provides background information about the Authority's operations, financial requirements and sources of funds.

Objectives: The Authority's objectives are:

- to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie; and
- to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment.

Resource Summary

The Authority has not required financial support from the federal government in recent years. During 1983-84 and 1984-85, the federal government plans to assist in the financing of a $6 million project to rehabilitate the Welland Canal, as part of the Special Recovery Capital Projects Program.

Figure 35: Activity Expenditures and Disbursements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Budgetary payment to The St. Lawrence Seaway Authority for Special Recovery project	3,000	3,000	-

Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway systems takes vessels from 6 metres above sea level at Montreal (Figure 56, page 3-64) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts them to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

Other Background Information

Figures 36 and 37 show how the government concluded that no financial support other than for the Special Recovery Project would be needed.

Figure 36: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary of Financial Requirements and Methods of Funding ($000)

	Budget 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial requirements:			
Fixed asset additions and renovations	4,474	4,014	7,680
Special Recovery Project	3,000	3,000	-
	7,474	7,014	7,680
Funds provided from:			
Operations	2,522	1,289	5,906
Working capital and other internal sources	1,952	2,726	1,774
Government of Canada	3,000	3,000	-
	7,474	7,014	7,680

Figure 37: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary Statement of Operations ($000)

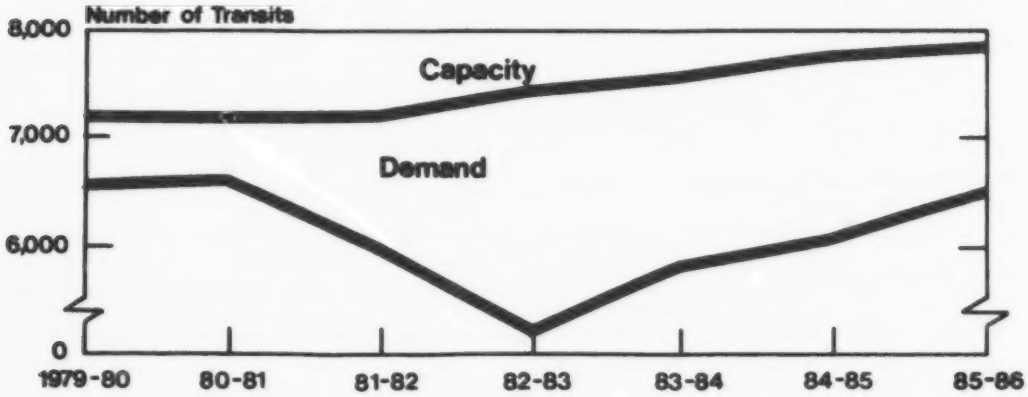
	Budget 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating revenue	58,476	53,931	52,409
Operating expenses	69,068	66,158	62,222
Income (Loss) from operations	(10,592)	(12,227)	(9,813)
Other income	4,235	4,874	6,100
Net income (Loss) for the year	(6,357)	(7,353)	(3,713)
Add:			
Depreciation	8,706	8,641	8,731
Other items not requiring a cash outlay	173	-	888
Funds provided from operations	2,522	1,288	5,906

To stay ahead of demand, the Authority has projects underway that should increase transit capacity by 6% over the next five years, to about 8,000 transits a season. The program, which totals about $92 million, calls for physical modifications such as widening certain restricted sections to permit two-way navigation and providing additional mooring facilities at key points in the system. As well, computer-assisted traffic control will streamline the flow of information and provide scheduling capability that will take full advantage of any given physical canal configuration.

The toll revisions of 1978, phased in over the years 1978 to 1980, were designed to provide sufficient revenues to cover operating and maintenance costs and depreciation. A further joint Canada - U.S. toll review in 1981 led to the decision to increase tolls by about 18% in 1982, and 10% in 1983. No increases are planned for the 1984 operating season.

Figure 38 presents a comparison of actual and forecast demand with the Canal's capacity.

Figure 38: Welland Canal Transit Capacity and Demand



K. Pilotage Services

Introduction

This activity summarizes the financial support the federal government provides to its four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are deemed for the purpose of the Financial Administration Act to be corporations specified in Schedule D to that Act and, with one exception, are owned directly by the government. The Great Lakes Pilotage Authority is a wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives: The objectives of each of these pilotage authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit the authority to be financially self-sustaining.

Resource Summary

Since their establishment in 1972, the pilotage authorities gradually have developed tariff and financial structures that enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The recent decline of vessel traffic in some regions has resulted in some need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures. At the same time, tariff increases had to be limited to 6 and 5%.

As part of the federal government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada, the Cabinet approved to compensate the Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities up to $206,000 for pilotage services to be provided to participants of the Tall Ships Event.

Figure 39: Activity Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses and foregone revenue (Quebec 1534-1984)			
• Atlantic	386	404	527
• Laurentian*	106	-	-
• Great Lakes	-	844	-
Budgetary Payments	492	1,248	527

*Provided solely for the Tall Ships Event.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships, specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licenses and certificates, set limits to the number of licenses for any district, outline conditions for waiving compulsory pilotage, and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Other Background Information

Figure 40 summarizes the factors giving rise to the Atlantic Pilotage Authority's need for financial support. Figure 41 presents an overview of the operations of the other three pilotage authorities.

Figure 40: Atlantic Pilotage Authority - Summary Statement of Operations and Financial Requirements
(by calendar year in $000)

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Revenue	5,554	4,972	4,948
Expenses	5,992	5,416	5,478
Net Loss	438	444	530
Items not requiring cash outlays	136	115	115
Funds required for operations	302	329	415
Additions to and payments for fixed assets	84	75	112
Financial requirement	386	404	527

Figure 41: Summary of Operating Results, Fixed Asset Additions and Changes in Working Capital for the Laurentian, Great Lakes and Pacific Pilotage Authorities (by calendar year in $000)

Laurentian	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Revenue*	25,432	23,914	23,124
Expenses	25,798	24,370	23,232
Net Loss	366	456	108
Items not requiring cash outlays	374	460	351
Funds from operations	8	4	243
Fixed asset additions	690	380	4
Working capital increase (decrease)	(682)	(376)	239
Great Lakes			
Revenue	11,225	9,695	10,345
Expenses	11,613	10,821	10,304
Net Income/(Loss)	(388)	(1,126)	41
Items not requiring cash outlays	456	282	395
Funds from operations	68	(844)	436
Fixed Asset Additions	5	1	2
Working capital increase (decrease)	63	(845)	434
Pacific			
Revenue	18,264	18,071	16,288
Expenses	18,264	17,460	15,543
Net Income/(Loss)	-	611	745
Items not requiring cash outlays	224	215	488
Funds from operations	224	826	1,233
Fixed Asset Additions	139	572	536
Working capital increase (decrease)	85	254	697

*Includes the Government's financial support of $106,000.

The effectiveness of ships piloted safely is expressed as the number of incident-free assignments out of total assignments performed in an Authority's designated area.

Figure 42: Ships Piloted Safely

Pilotage Authority	1981 Total Assignments	1981 Incidents	1981 % Incident-Free Assignments	1982 Total Assignments	1982 Incidents	1982 % Incident-Free Assignments
Atlantic	13,932	24	99.8%	11,617	27	99.8%
Laurentian	31,722	54	99.8%	28,828	39	99.9%
Great Lakes	10,129	79	99.2%	10,238	69	99.3%
Pacific	12,061	29	99.8%	11,575	25	99.8%

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

The following expenditures do not include non-budgetary expenditures paid to the Canada Ports Corporation in the form of advances.

Figure 43: Expenditures by Object ($000)

Budgetary	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating			
Salaries and wages	211,919	201,924	179,305
Contributions to employee benefit plans	27,862	26,653	26,817
Other personnel costs	6,271	4,795	6,851
Freight, Arctic Resupply	4,118	3,922	4,483
Other transportation and communications	19,855	18,196	17,107
Information	1,025	803	1,425
Ice reconnaissance service (Environment)	14,293	12,693	11,459
Helicopter services	10,958	9,896	10,744
Other professional and special services	22,338	24,692	20,184
Rentals, Arctic Resupply	3,228	3,074	3,148
Other rentals	1,862	2,462	1,553
Purchased ship refits	25,538	24,718	15,449
Dredging and pile driving	24,285	21,639	2,424
Other purchased repair and upkeep	20,232	19,288	4,131
Fuel and other petroleum products	34,009	32,396	26,050
Electricity	3,730	3,456	2,405
Other utilities, materials and supplies	31,063	24,569	21,981
All other expenditures	12,484	8,662	5,659
Total Operating	475,070	443,838	361,175
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	50,466	40,873	19,155
Construction and acquisition of machinery and equipment	356,090	109,008	37,493
All other expenditures	37,991	30,421	13,399
Total Capital	444,547	180,302	70,047
Grants, Contributions and other transfer payments	746	901	790
Crown Corporations			
Major Ports Construction	32,219	24,102	63,427
Operation of Bridges	4,387	3,396	4,064
Pilotage Services	492	1,248	527
Canals	3,000	3,000	-
Total payments to Crown Corporations	40,098	31,746	68,018
Less: Receipts and Revenue Credited to the Vote	8,751	8,300	8,139
Anticipated Capital Lapse	9,290		
Total expenditures	942,420	648,487	491,891

2. Personnel Expenditures

Figure 44 provides a breakdown of the number of personnel by activity, and Figure 45 shows the person-years and the salary provisions by category.

Figure 44: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Authorized Person-Years - Departmental Operations			
Aids to Navigation	2,743	2,708	2,509
Ship Movement Systems and Services	991	980	1,008
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	1,130	1,022	1,071
Marine Search and Rescue	753	765	743
Regulatory	506	478	476
Public Wharves and Harbours	93	91	66
Direction and Administration	689	684	680
	6,905	6,728	6,553
Person-Years not Controlled by Treasury Board - Crown Corporations			
Canada Ports Corporation	1,700	1,710	1,760
St. Lawrence Seaway Authority	1,098	1,122	1,147
The Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc.	88	88	90
Pilotage Authorities	358	365	376
	3,244	3,285	3,373

Figure 45: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management					
Senior Executive	20	18	18	47,960 - 93,040	68,327
Senior Management	41	38	38	47,960 - 93,040	59,071
Scientific and Professional					
Engineering	127	120	107	22,196 - 73,560	46,104
Other	15	15	15	14,570 - 65,770	46,940
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	214	186	177	13,250 - 55,226	36,557
Financial Administration	44	43	43	13,193 - 55,220	37,144
Personnel Administration	52	46	44	13,330 - 60,830	36,793
Program Administration	105	115	108	13,250 - 55,226	41,380
Other	39	39	27	12,158 - 58,508	32,190
Technical					
Electronics	330	335	328	15,828 - 49,476	33,866
Engineering and Scientific Support	116	99	90	13,372 - 48,444	31,991
General Technical	447	439	437	12,033 - 53,030	33,649
Radio Operations	301	282	247	14,411 - 43,863	27,702
Ships' Officers (incl. cadets)	1,053	989	959	19,510 - 49,078	24,375
Technical Inspection	293	271	269	12,033 - 54,944	42,667
Other	34	34	30	15,557 - 40,310	28,323
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	466	456	438	12,316 - 30,231	20,347
Secretarial, Stenographic, Typing	203	187	186	12,034 - 30,425	19,048
Other	33	28	32	12,062 - 35,362	19,436
Operational					
General Labour and Trades	557	575	582	14,067 - 38,735	23,623
Lightkeepers	453	491	492	15,270 - 28,333	20,777
Ships' Crews	1,880	1,835	1,814	17,940 - 28,560	21,314
Other	82	87	82	12,627 - 38,088	25,083

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

The Marine Program has a planned capital budget for 1984-85 of $435.3 million. Figure 46 lists the major projects already in process or scheduled to start in 1984-85. Other capital projects are also funded by appropriation through the Marine Program for the Crown Corporation "Canada Ports". The payments to Canada Ports scheduled for 1984-85 total $36.1 million; the projects involved are listed in the activity analysis, page 3-40, figure 30.

Figure 46: Details of Major Capital Projects ($000)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Estimates 1984-85	Future Years' Requirements
	Previous Estimate	Current Estimate			
Aids to Navigation					
Fleet Capital Investment Plan (SRCPP):					
Type 1100--Construct 6 vessels	-	382,503	28,871	225,293	128,339
Type 1050--Construct 2 vessels	90,886	92,450	20,284	48,035	24,131
Type 800--Construct 2 vessels	-	5,264	1,871	3,393	-
Major Mid-Life Refits:					
Humphrey Gilbert	-	12,929	5,143	6,505	1,281
Narwhal	-	11,314	-	11,314	-
Simon Fraser	-	7,200	-	7,200	-
Small Craft Component	-	7,779	1,788	2,747	3,244
CCG Navigational Aids Test Establishment	669	669	448	221	-
Lightpier Replacement Program	7,881	4,623	3,690	933	-
Submarine Cable Power Supply	-	1,722	-	341	1,381
Assumption Centennial Park Seawall--Windsor, Ontario (SRCPP)	-	1,200	700	500	-
Bridge Pier Protection, Halifax--Dartmouth (SRCPP)	-	3,100	600	2,500	-
Renovation to Cap des Rosiers Lightstation	-	551	-	551	-
National Radio Beacon Replacement Program	1,846	1,846	449	552	845
Electronic Sweeping Equipment	3,526	4,522	2,322	1,884	316
Decca Improvements--East Coast	448	414	409	5	-
Ice Retention-Artificial Islands--Lac St. Pierre	-	1,350	-	810	540
Miramichi River Dredging	-	17,036	16,390	646	-
Ship Movement Systems and Services					
Install VTM System--Prince Rupert	2,704	2,704	2,373	331	-
Replace Receiver and Relocate Operations Building--Sydney	-	796	37	543	216
Additions & Renovations Halifax CG Radio Operations Building	-	360	-	279	81
New Generation Communications Control System	5,770	5,645	148	1,590	3,907

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Estimates 1984-85	Future Years' Requirements
	Previous Estimate	Current Estimate			
Ship Movement Systems and Services-Continued					
Transmitter 400-535KHz	1,059	1,059	909	150	-
Replace Receivers 500KHz--Coast Guard Radio Stations	705	705	528	177	-
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB & HF/CW	1,544	1,544	1,103	441	-
VHF/FM Extended Range--Newfoundland	2,353	2,353	1,245	717	391
Antenna Systems Refurbishment at Halifax Radio Transmitter and Receiver Sites	807	860	727	133	-
Remote Control of Saint John CGR Station by Yarmouth CGR Station	693	693	671	22	-
Extension of VHF Radio Coverage--West Coast	6,847	6,847	6,447	400	-
Upgrade & Relocate MF Receivers--Cartwright CGRS	-	694	50	644	-
Relocate Halifax VTS Centre and provide Radar Coverage to Bedford Basin--Halifax Harbour	-	4,570	690	3,641	239
Icebreaking, Arctic & Other Ship Support					
Type 1200-Construct 1 vessel (SROPP)	-	164,574	-	20,570	144,004
Pollution Countermeasures Equipment	2,601	2,601	2,264	337	-
Side Looking Radar for Ice Reconnaissance	2,700	2,700	1,075	1,625	-
Replacement of Gyrocompasses for Vessels	2,090	1,805	1,375	175	255
Replacement of Navigational Radars for Vessels	2,178	2,178	1,954	187	37
Replacement of Facsimile Receiving Terminals in CCG Vessels	776	776	753	23	-
Loran 'C' Receivers for CCG Vessels	618	618	543	75	-
Helicopter Homing Beacons	1,014	1,014	785	229	-
Shipboard Communications Consoles Replacement	3,825	3,740	937	1,297	1,506
Replacement Receiver Multicoupler Systems for CCG Vessels	1,124	1,124	471	312	341
General Receivers for CCG Vessels	439	439	289	150	-
Emergency Position Indicating Radio Beacons for CCG Vessels	-	538	-	429	109
Polar 8 Icebreaker Project--Definition Stage	-	2,000	113	1,822	65
Marine Search & Rescue					
Seven Marine Search and Rescue Vessels (Two Cutters, Two Lifeboats, Two Crash Boats and One Steel Tug)	9,499	9,426	6,750	2,676	-
Type 400-Construction of Four Marine Search & Rescue Vessels	12,348	10,069	-	8,569	1,500
Type 300--Gaspé Lifeboat	979	1,044	200	844	-
Type 300--Souris Lifeboat	871	929	200	729	-

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Estimates 1984-85	Future Years' Requirements
	Previous Estimate	Current Estimate			
Regulatory					
Equipment for National Marine Testing and Training Program	12,260	13,211	9,334	3,877	-
Public Wharves & Harbours					
Construct Container Terminal--Cornerbrook, Newfoundland (SRCPP)	-	10,400	2,000	5,100	3,300
Wharf Extension--Mulgrave, Nova Scotia (SRCPP)	-	10,603	7,632	2,748	223
Barge Terminal--Campbell River, British Columbia (SRCPP)	-	2,072	250	1,822	-
Barge Terminal--Port Hardy, British Columbia (SRCPP)	-	2,000	250	1,750	-
Wharf Extension--Digby, Nova Scotia (SRCPP)	-	6,676	2,436	4,221	13
Wharf Improvements--Cartwright, Newfoundland (SRCPP)	-	1,000	250	750	-
Wharf and Shed Extension-Chatham/Newcastle, New Brunswick (SRCPP)	-	17,182	2,957	11,011	3,214
Wharf Improvements--Goderich, Ontario	-	16,046	123	7,626	8,297
Rebuild Wharf--Pointe-au-Pic, Québec	6,835	6,835	6,610	145	80
Dredge Disposal Facility--Thunder Bay, Mission Bay	-	6,244	5,744	500	-
Improvements to the Breakwater, Access Road and the Waterline--Chandler, Quebec	-	4,372	490	2,800	1,082
Port Development Projects--Lower St. Lawrence/Gaspé Region	-	2,908	2,295	613	-
Direction and Administration					
Prescott Base Buildings	7,997	7,997	2,776	4,662	559
Parry Sound Base Reconstruction	18,586	17,462	1,181	4,058	12,223
Wharf Renewal--Prince Rupert	-	2,208	-	1,129	1,079
Workshop Reconstruction--Sorel--Design	-	272	91	181	-
Upgrade CCG Base at Tuktoyaktuk	-	656	292	364	-
Upgrade Prince Rupert Building:					
Enlarge Administration Building	-	310	-	310	-
Expand Workshop	-	767	17	386	364
Summary					
Total spending on major capital projects				416,600	
Other capital spending				27,947	
Allowance for lapse				(9,290)	
Total capital expenditures				435,257	

4. Grants and Contributions

Figure 47 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Marine Transportation Program.

Figure 47: Details of Grants and Contributions

	Estimates 1984-85 $	Forecast 1983-84 $	Actual 1982-83 $
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	100
Grant to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	300	-
Seafearer's Club, Prince Rupert, B.C.	300	-	-
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	1,667	1,667	1,667
Total Grants	14,117	13,817	13,467
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	6,500	6,300	6,084
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	50,000	50,000	50,000
Contribution in respect of a Student Summer and Youth Employment Program	-	155,670	166,672
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	360,000	360,000	253,107
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	15,000	15,000	508
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	50,000	50,000	50,000
Total Contributions	731,500	887,170	776,371
Total Grants and Contributions	745,617	900,987	789,838

B. Cost Analysis

The Program's Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered when determining the full cost to operate the Program.

Figure 48: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 ($000)

	1984-85 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast 1983-84
Departmental Operations						
Aids to Navigation	163,138	7,053	170,191	2,141	168,050	159,933
Ship Movement Systems and Services	56,475	2,534	59,009	7,097	51,912	48,174
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	107,062	2,890	109,952	6,722	103,230	92,602
Marine Search and Rescue	44,799	1,911	46,710	-	46,710	45,598
Regulatory	31,819	1,283	33,102	3,825	29,277	23,655
Public Wharves and Harbours	38,701	237	38,938	6,836	32,102	32,764
Direction and Administration	33,822	1,750	35,572	5,845	29,727	27,966
Payments to Crown Corporations						
Major Ports	32,219	227	32,446	-	32,446	24,324
Bridges	4,387	-	4,387	-	4,387	3,396
Pilotage Services	492	21	513	-	513	1,268
Canals	3,000	-	3,000	-	3,000	3,000
	515,914	17,906	533,820	32,466	501,354	462,680

The adjustments made to the voted budgetary expenditures to arrive at the net cost to operate the Program are:

- the removal of capital expenditures;
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Treasury Board, and other departments;
- the inclusion of all revenues generated by the Program.

C. Revenue Analysis

Cost recovery will continue to be a major concern of the Marine Program. Emphasis will be placed on financing new or extended services through user contributions. However, tariff and fee changes should be gradual and regular rather than large and disruptive. Figure 49 presents in detail the various revenue sources.

Figure 49: Revenue Sources ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Vote Netting Revenue			
Cost Recovery Re:			
Arctic Resupply Operations	6,722	6,402	6,652
Prescott Shops Operation	132	132	82
Marine Helicopter Services (from Fisheries and Oceans)	1,219	1,161	748
Marine Telecom Services (from Environment)	146	143	183
Marine Telecom Services (from Air Program)	160	131	109
Employee Deductions for Rental Housing	372	331	365
	8,751	8,300	8,139
Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund			
Wharfage and Harbour Dues	6,665	6,102	5,755
Ship Safety & Registration Dues	1,644	1,100	1,445
Marine Radio Traffic Revenue	1,781	1,600	2,148
Charter of Cable Repair Ship	6,510	6,200	6,743
Interest on Investment*	5,716	5,014	4,047
Other	1,399	1,460	1,656
	23,715	21,476	21,794
Total Revenue	32,466	29,776	29,933

*For details, see Figure 50.

D. Loans

The various loans presently outstanding are summarized in Figure 50. The interest collected from the loans is credited to the Consolidated Revenue Fund (see Figure 49).

Figure 50: Outstanding loans

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/84	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1984-85 Principal	Interest
LOANS TO THE CANADA PORTS CORPORATION FOR THE FOLLOWING MAJOR PORTS:					
St. John's	1,657,474.21	2000	9.33	43,489.62	154,642.34
Saint John	6,955,278.20	2000	12.43	136,617.12	864,541.08
	524,105.58	2002	15.625	5,542.39	81,891.49
	7,275,347.56	2002	15.125	81,338.63	1,100,396.31
	4,852,000.00	1993	11.125	288,414.64	507,698.87
	2,258,021.00	1993	11.0	135,032.88	248,382.31
(forecast)	4,909,000.00	1993	11.0	294,000.00	539,990.00
Belledune	1,073,421.11	2000	6.44	36,390.66	69,128.32
Chicoutimi	740,436.15	2000	9.09	19,861.31	67,305.65
Montreal	8,671,151.89	2000	6.25	300,614.20	541,946.99
Vancouver	4,815,710.37	2000	7.50	149,287.16	361,178.28
LOANS TO SAINT JOHN HARBOUR BRIDGE AUTHORITY					
	11,099,980.96	2020	6.88	75,213.66	741,074.38
	1,892,468.70	2020	7.06	12,181.06	133,444.32
	853,993.87	2020	7.375	4,910.92	62,893.14
	555,096.90	2020	8.50	2,321.26	47,134.94
LOANS TO HARBOUR COMMISSIONS					
Hamilton	825,000.00	2005	4.125	50,000.00	33,515.63
	262,232.16	1987	5.56	69,863.98	13,628.46
	270,536.62	1987	6.06	71,632.18	15,331.82
Lakehead	418,862.80	1989	7.44	64,202.13	29,980.95
Port Alberni	1,093,076.91	1991	8.06	114,538.73	78,946.27
LOAN TO THE CITY OF MONTREAL					
Atwater Tunnel	723,445.26	1991	3.125	81,106.89	22,607.66
				2,036,799.42	5,715,659.21

E. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet operating costs over the operational activities is shown in Figure 51. Distribution of costs is based on actual and forecasted utilization of the fleet.

Figure 51: Distribution of Fleet Operating Resources by Activity ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aids to navigation						
Conventional aids	74,713	1,194	69,757	1,147	61,427	1,000
Sounding and dredging	4,721	84	4,394	80	3,641	73
Radio aids	504	6	447	6	648	3
	79,938	1,284	74,598	1,233	65,716	1,076
Icebreaking, arctic and other ship support						
Icebreaking and escorting	50,181	754	44,437	673	44,273	727
Flood control	7,407	110	6,636	98	4,978	84
Services to other departments and agencies	14,094	203	13,136	181	10,626	183
	71,682	1,067	64,209	952	59,877	994
Search and rescue						
Coast Guard rescue operations	33,654	575	33,108	585	27,865	516
	185,274	2,926	171,915	2,770	153,458	2,586

Investment in the Coast Guard Fleet: Figure 52 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 52: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost ($000)

No. of Vessels and Aircraft		Estimated Replacement Cost* (1982-83 dollars)
1	Heavy Gulf Icebreaker	189,000
6	Medium Gulf/River Icebreakers	720,000
1	Medium Gulf/River Icebreaker/Cable Ship	120,000
11	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	685,000
13	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	494,000
5	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	62,500
7	Small Navaid Tenders	17,500
5	Special River Navaid Tenders	40,000
5	Large Search and Rescue Cutters	254,000
1	Intermediate Search and Rescue Cutter	20,000
9	Small Search and Rescue Cutters	23,400
16	Search and Rescue Lifeboats	12,800
8	Small Rescue Craft	7,200
157	Various sizes workboats	21,000
30	Inshore Rescue Boats	600
37	Helicopters	92,500
4	Hovercraft	20,000
1	Fixed wing aircraft	5,500
		2,785,000

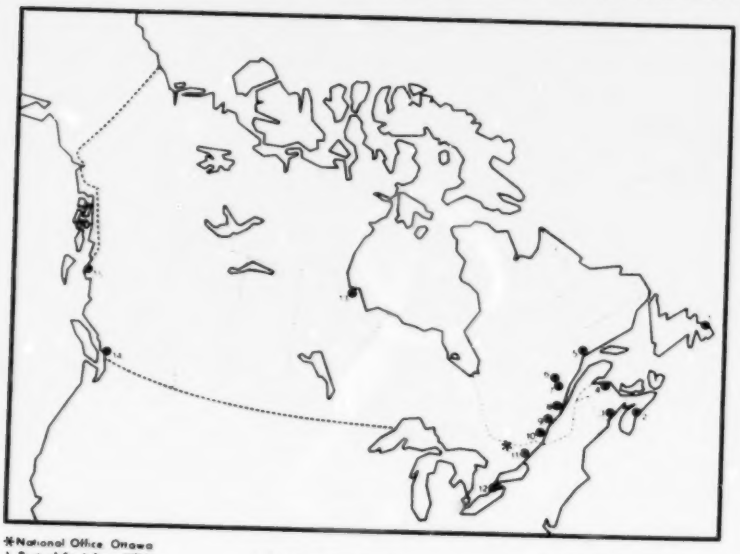
* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

F. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations

Figure 53: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases

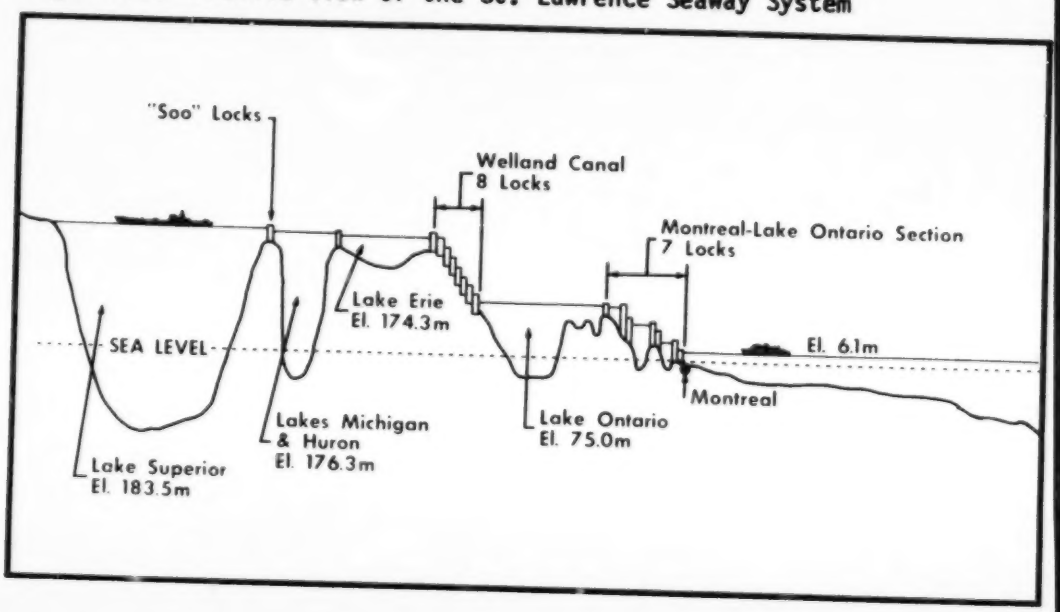
Figure 54: Vessel Traffic Management Stations

Figure 55: Canada Ports Corporation Ports and Elevators



*National Office Ottawa
1 Port of St. John's Nfld
2 Port of Halifax NS
3 Port of Saint John NB
4 Port of Belledune NB
5 Port of Sept-Iles, Que
6 Port of Chicoutimi Que
7 Port of Baie des Ha! Ha! Que
8 Port of Quebec Que
9 Port of Trois-Rivieres Que
10 Port of Montreal Que
11 Prescott Elevator Ont
12 Port Colborne Elevator Ont
13 Port of Churchill Man
14 Port of Vancouver BC
15 Port of Prince Rupert BC

Figure 56: Profile View of the St. Lawrence Seaway System



Air Transportation Program Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 4-4

Section I
Program Overview

A. Highlights 4-5
B. Financial Summary by Activity 4-6
C. Background
   1. Introduction 4-8
   2. Legal Mandate 4-8
   3. Program Objective 4-8
   4. Program Organization for Delivery 4-9
D. Planning Perspective
   1. Environment 4-11
   2. Initiatives 4-13
   3. Program Effectiveness 4-15

Section II
Analysis by Activity

A. Airports and Associated Ground Services
   1. Self-Supporting Airports 4-18
   2. Other Airports 4-23
B. Air Navigational Services 4-28
C. Regulatory Services 4-31
D. Direction and Administration 4-35

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object
   1. Expenditures by Object 4-37
   2. Personnel Expenditures 4-38
   3. Capital Expenditures 4-40
   4. Grants and Contributions 4-59
   5. Program Revenues 4-60
B. Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary 4-64
C. Investment in Fixed Assets 4-68
D. Cost Analysis 4-69

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend a net amount of $887,325,000 to operate the Air Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $67,149,000 resulting in total program financial requirements of $954,474,000.

Financial Requirements by Authority

Budgetary	ESTIMATES 1984-85 $	1983-84 $	Change $
Vote 65 - Air Transportation -Operating expenditures including expenditures on other than Federal property and authority to spend revenue received during the year including the spending of an amount equal, in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund; and to authorize the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act..... (As previously provided in Appropriation Act No.2, 1983-84)	344,878,000	310,521,000	34,357,000
Vote 70 - Air Transportation - Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities..... (As previously provided in Appropriation Act No.2, 1983-84)	372,652,000	204,463,000	168,189,000
Vote 75 - Air Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions.....	48,063,000	40,081,000	7,982,000
Vote 80 - Air Transportation - Notwithstanding sub-sections 31(2) and (3) of the Adjustment of Accounts Act and in accordance with section 33 of the Act, to authorize for the current fiscal year the use of appropriations for capital expenditures and to provide in this respect an amount of	121,732,000	27,204,000	94,528,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans.....	50,896,000	48,507,000	2,389,000
	938,221,000	630,776,000	307,445,000
Statutory - Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.....	16,253,000	52,624,000	(36,371,000)
Total Program.....	954,474,000	683,400,000	271,074,000

Section I
Program Overview

A. Highlights

During 1984-85 the Air Transportation Program intends:

- to further strengthen the framework for civil aviation safety by continuing the implementation of recommendations made by the Commission of Inquiry on Aviation Safety (see page 4-15);

- to begin the implementation of a major radar modernization project (RAMP) that will take approximately 10 years to complete. The project has a total estimated cost of $811 million with planned expenditures of $42 million in 1984-85 (see page 4-13);

- to continue with a major program to renovate, replace and expand airport facilities and air navigation equipment and to purchase new aircraft for forest firefighting and ice reconnaissance. The program (excluding RAMP) has a total estimated cost of $1,398 million with expenditures of $493 million planned for 1984-85. Included in these figures is the Air Transportation Program part of the government's Special Recovery Capital Projects Program which has a total estimated cost of $447 million and planned expenditures of $190 million during 1984-85 (see page 4-14);

- to consult extensively with users of air navigation services about the evolution to the year 2000 of the facilities and equipment systems needed to provide these services (see page 4-15); and

- to complete the establishment of the Continuing Airworthiness Division and increase regional airworthiness inspection capability (see page 4-32).

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Summary of Net Resource Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See page
Airports and Associated Ground Services				
Self-Supporting Airports	16,253	60,296	(44,043)	4-18
Other Airports	354,249	205,348	148,901	4-23
	370,502	265,644	104,858	
Air Navigational Services	365,814	262,257	103,557	4-28
Regulatory Services	165,022	109,105	55,917	4-31
Direction and Administration	53,136	41,357	11,779	4-35
	954,474	678,363	276,111	
Authorized person years	13,199	13,005	194	4-38

The change in net resource requirements represents an increase of 41%. The major items making up this increase consist of:

	($ million)	Percentage Increase
• Increase in gross operating expenditures	83*	8.9
Price and salary increases	67	
Personnel and associated costs for 194 additional person years	6	
Overtime reduction	(5)	
Miscellaneous	15	
• Less increase in revenues and recoveries	30*	4.8
• Net increase in operating expenditures	53	
• Increase in capital requirements	217	68.2
• Increase in grants and contributions	6	14.2
	276	

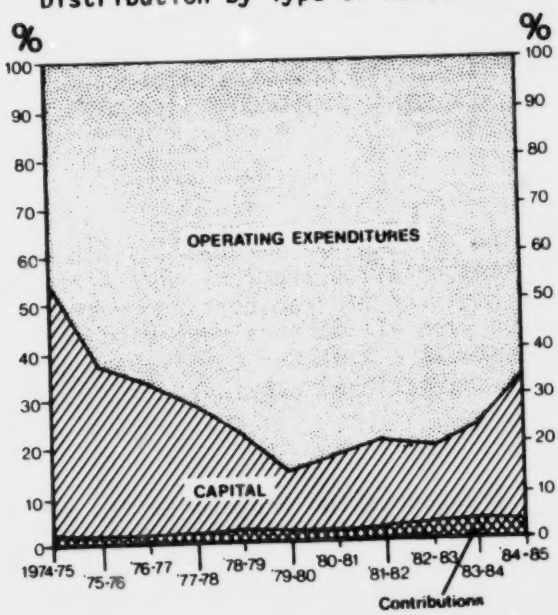
* Excludes offsetting increases of $95 million in Other Airports payments and Self-Supporting Airports receipts related to Vote 80.

Figure 2: Estimated 1984-85 Program Expenditures and Receipts ($000)

	Expenditures				Revenue Recoveries and Other Receipts	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Airports and Associated Ground Services						
Self-Supporting Airports	375,898	162,924	-	538,822	522,569*	16,253
Other Airports	264,024*	139,708	47,359	451,091	96,842	354,249
	639,922	302,632	47,359	989,913	619,411	370,502
Air Navigational Services	345,566	153,197	589	499,352	133,538	365,814
Regulatory Services	108,499	68,866	80	177,445	12,423	165,022
Direction and Administration	50,932	10,881	35	61,848	8,712	53,136
	1,144,919	535,576	48,063	1,728,558	774,084	954,474

* Includes $121,732,000 related to Vote 80.

Figure 3: Ten Year Overview of Total Expenditures - Percentage Distribution by Type of Resource



C. Background

1. Introduction

The Air Transportation Program is the vehicle for discharging a major part of the federal government's responsibility for the national civil air transportation system. This system has four important components:

- the terminals (airports);
- the airways (Canadian and international airspace);
- the vehicles (aircraft); and
- the operators (air carriers and aircraft operators).

This Program includes:

- the aeronautical regulation of all components of the system;
- the development and operation of the national system of civil airports owned by the federal government;
- financial assistance to airports owned or operated by others; and
- the development and operation of air navigational services necessary to permit the safe and efficient operation of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

The Program also includes the operation and maintenance of aircraft used to support the Program's operations and those of other government programs.

In order to discharge these responsibilities there is considerable liaison with air carriers and aircraft operators, provincial and foreign governments, and other federal government departments such as Defence and Regional Industrial Expansion. The economic regulation of commercial air services by the Canadian Transport Commission also affects the operations and funding of this program.

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Aeronautics Act are the principal acts governing the Air Transportation Program. The Aeronautics Act, in particular, requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

3. Program Objective

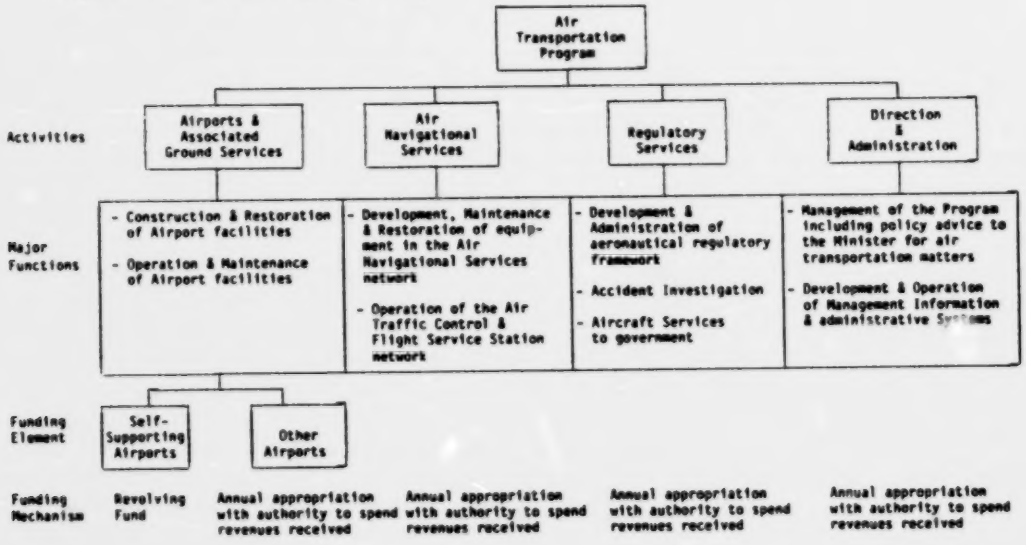
The objective of the Air Transportation Program is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of the system".

In addition, the Program has a number of sub-objectives which address such matters as productivity, cost recovery, equity and accessibility in the national civil air transportation system.

4. Program Organization for Delivery

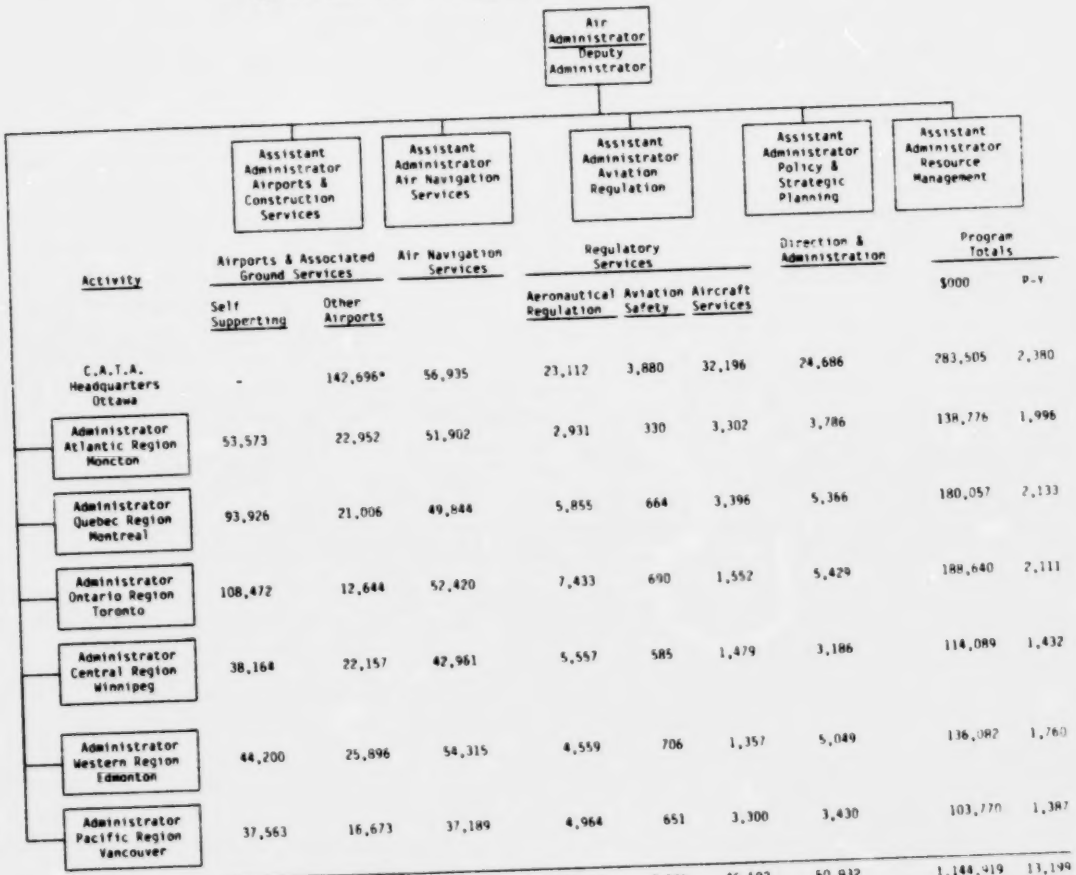
Activity Structure: Figure 4 shows the activities of the Program. The Airports and Associated Ground Services activity is subdivided into two funding elements for Main Estimate display purposes - Self-supporting Airports and Other Airports. (The term Other Airports is synonymous with the activity called Airports and Associated Ground Services in the Blue Book.) The reason for this subdivision is that the self-supporting group of airports is expected to recover its costs from revenues earned whereas the other airports, because they serve the less densely populated areas of the country, are expected to recover only a part of the cost of their operations from revenues earned. As a consequence, these airports require funding from general government revenue to support their continued operation. This difference in goals is reflected in the use of two funding mechanisms for the Airports activity: a revolving fund for the Self-supporting Airports and an annual appropriation providing authority to spend revenues received for the Other Airports.

Figure 4: Activity Summary



Organizational Structure: The Canadian Air Transportation Administration is responsible for the Program. The Administration uses a decentralized organization structure as shown in Figure 5. The accident investigation function included in Regulatory Services is operating independently of the rest of the Program pending the formal establishment of the Canadian Aviation Safety Board.

Figure 5: 1984-85 Activity Operating Expenditures by Organizational Component ($000)



Activity	Airports & Associated Ground Services		Air Navigation Services	Regulatory Services			Direction & Administration	Program Totals	
	Self Supporting	Other Airports		Aeronautical Regulation	Aviation Safety	Aircraft Services		$000	P-Y
C.A.T.A. Headquarters Ottawa	-	142,696*	56,935	23,112	3,880	32,196	24,686	283,505	2,380
Administrator Atlantic Region Moncton	53,573	22,952	51,902	2,931	330	3,302	3,786	138,776	1,996
Administrator Quebec Region Montreal	93,926	21,006	49,844	5,855	664	3,396	5,366	180,057	2,133
Administrator Ontario Region Toronto	108,472	12,644	52,420	7,433	690	1,552	5,429	188,640	2,111
Administrator Central Region Winnipeg	38,164	22,157	42,961	5,557	585	1,479	3,186	114,089	1,432
Administrator Western Region Edmonton	44,200	25,896	54,315	4,559	706	1,357	5,049	136,082	1,760
Administrator Pacific Region Vancouver	37,563	16,673	37,189	4,964	651	3,300	3,430	103,770	1,387
	375,898	264,024	345,566	54,411	7,506	46,582	50,932	1,144,919	13,199

* Includes $121,732,000 related to Vote 80.

D. Planning Perspective

1. Environment

Technological Factors: Since the end of the second world war, air transportation has been at the forefront of technological change. During this time, aircraft size, speed and numbers have increased dramatically and have put pressure on the Air Transportation Program to accommodate these changes. Larger aircraft meant large terminal facilities and new sophistication in passenger handling. The changes in the number and complexity of aircraft also resulted in increased demands for the licensing of aircraft and of the personnel associated with these aircraft.

Since the mid 1970s, however, and particularly as a result of the dramatic increases in the cost of fuel, the emphasis in aircraft technology has changed from bigger and faster to more efficient. Aircraft fuel now constitutes approximately 30% of the cost of aircraft operation as compared to about 10% in the 1960s. Aircraft manufacturers are reacting by producing much more efficient aircraft, with improvements in fuel utilization as much as 30% better than the aircraft fleet of the 1970s.

Economic Factors: Canadian air carriers experienced heavy losses in 1982 (Air Canada, $32.6 million; CP Air, $39.2 million) as a result of the downturn in the economy which left many Canadians with less discretionary income for items such as air travel. The airlines expect a better year in 1983 but are not forecasting a profit (as of September 1983). Recovery for the airline industry will probably be slower in 1984 than for the economy generally as it will take some time for disposable incomes to increase to levels where more discretionary income will be available for such items as air travel. The issue of deregulation of the airline industry is under consideration with a view to stimulating economic activity through lower air fares.

Air Transportation Demand: Following many years of uninterrupted growth, passenger traffic in the '80s has declined significantly. After a marginal decline in 1981, traffic fell approximately 12% in 1982 and is projected to decline a further 8% to 10% in 1983. With the improving economic trends, passenger traffic is forecast to recover to the 1981 level by 1987. Average growth of 3% per year is now forecast for the ten year period from 1981 through 1991. These forecasts are based on the existing regulatory policy. Deregulation of the airline industry could accelerate the recovery trend.

Aircraft movements have in the past grown in concert with passenger traffic but at a much slower rate due to shifts to larger aircraft and efforts by air carriers to increase load factors. For example, air carrier movements at the top 25 airports grew 5.3% from 1965 to 1981 compared to 9% for passenger traffic. More recently, the size of air carrier aircraft has declined. It is expected that the average size will remain stable for the remainder of the decade, or decline slightly. Load factors

are now at fairly high levels and future gains will be smaller and more difficult to achieve. Accordingly, air carrier movements are expected to grow through 1991 at a rate of 2.7% per year which is more in line with the passenger traffic forecast (3% per year).

Figure 6: Passenger Traffic at Canadian Airports (Enplaned & Deplaned Passengers in millions)

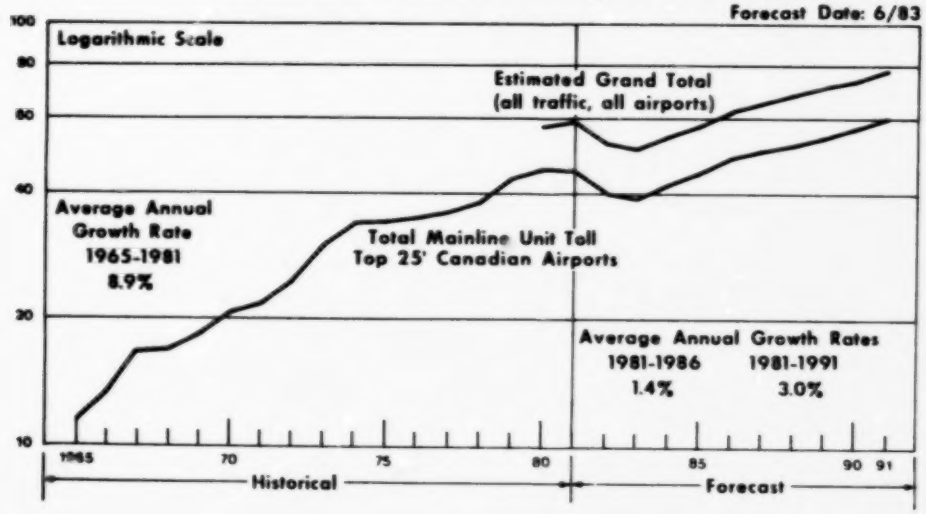
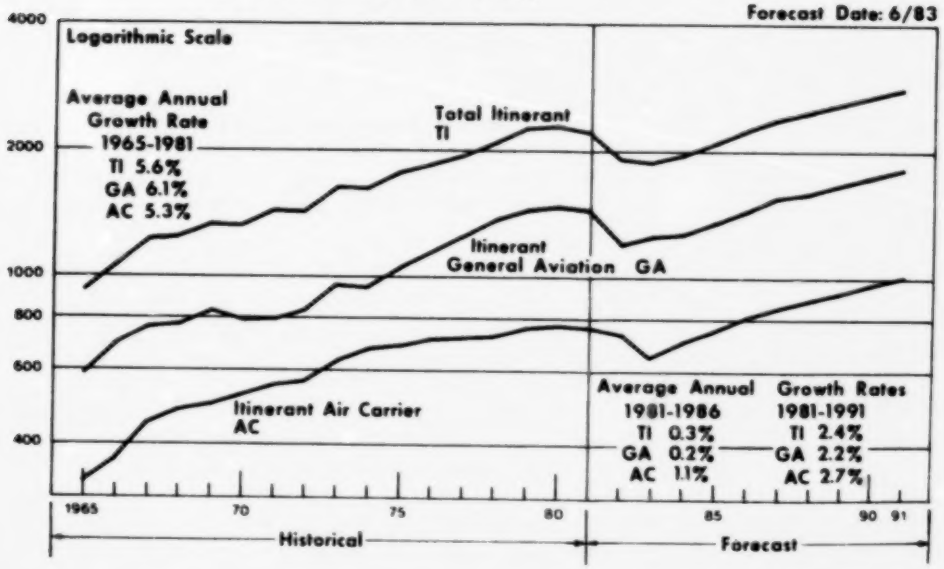


Figure 7: Itinerant Aircraft Movements at Top 25 Canadian Airports (000)



Figures 6 and 7 show actual and forecast levels of passenger traffic at Canadian airports and itinerant aircraft movements at the top 25 Canadian Airports from 1965 to 1991. The forecasts were prepared in June 1983. (Itinerant aircraft movements refer to flights originating at one airport and terminating at another and to certain types of flights originating from and terminating at the same airport.)

Other significant variables affecting the Program are air cargo traffic, the size of the registered aircraft fleet and the number of licenced personnel. Forecast average annual growth of these variables based on data available as of June 1983 is as follows:

	1981-1984	1981-1991
Air cargo traffic (top 25 airports)	2.7%	3.0%
Number of registered aircraft	1.4%	2.6%
Number of licenced personnel	1.4%	2.5%

Maintenance and Operation of Airport and Air Navigation Systems: Until the mid-70s, there was a heavy investment of available resources in new and more sophisticated infrastructure in order to meet rapid growth in demand. Much of the infrastructure now in place was completed by the mid-70s and is requiring significantly increasing levels of resources to maintain and operate. This trend is evident in the percentage of available resources allocated to operate and maintain the infrastructure that exists. As Figure 3 in the Financial Summary shows, 75% to 85% of available resources have been used for operating purposes over the last five years.

2. Initiatives

Modernization and Expansion of Facilities

Radar Modernization Project (RAMP): This major program to replace ageing, existing primary and secondary radar and display systems is proceeding into its second phase, the procurement of radar site equipment. The contract for this equipment is expected to be awarded in the spring of 1984. It is anticipated that further contracts will be awarded during 1984-85 for display site equipment and modifications to one of the Program's larger air traffic control systems, the Joint Enroute Terminal Systm (JETS). The overall major crown project will take approximately 10 years to complete and is expected to cost $811 million. Funding for 1984-85 is budgeted at $42 million.

Special Recovery Capital Projects Program: In support of the Government program to stimulate economic recovery by advancing expenditure on labour-intensive transportation infrastructure projects, the Air Administration is accelerating the start of 60 projects at 22 sites across Canada. Expenditures under this program started in the fall of 1983 with 1983-84 spending forecast at $69 million. The total estimated cost of this program is $447 million, with spending in 1984-85 budgeted at $190 million. Major projects include reconstruction and expansion of air terminal buildings at Hamilton, Sault Ste. Marie, Fort McMurray, Kamloops and Inuvik, runway and taxiway reconstruction, utility systems restoration, replacement of obsolete communications and instrument landing systems and the procurement of aircraft for ice reconnaissance and forest firefighting. (For further details see Section III, Figure 35, pages 4-55 to 4-58)

Other Restoration and Replacement: A further $80 million will be spent during 1984-85 to restore and replace airport facilities. Major projects include reconstruction of air terminal buildings and rebuilding of runways and taxiways.

Other replacement projects, including facilities and equipment for airport crash firefighting and rescue and airfield maintenance, total $26 million during 1984-85.

Some $127 million will be spent during 1984-85 on replacement of air navigation electronic systems and air traffic control facilities.

System Expansion to Meet Increased Demand: Air Terminal Building expansion projects totalling $377 million are underway or will start in 1984-85 to satisfy increased demand which has already occurred and to accommodate forecast growth in the more economically active parts of the country. Expenditures for air terminals forecast to the end of 1983-84 total $103 million with spending of $121 milion budgeted during 1984-85.

Projects of note that are presently underway and that involve large expenditures in 1984-85 include terminal expansions at Charlottetown, Quebec, Toronto, Regina and Victoria. These projects have a total estimated cost of $105 million of which some $28 million is budgeted during 1984-85.

For further details of the capital program refer to Section II, pages 4-22, 4-26, 4-30, 4-34 and 4-36 and to Section III, Figure 35, Capital Projects by Major Project and Location (page 4-40).

Management and Organizational Initiatives

Aviation Safety: The actions taken or underway in response to Dubin Commission recommendations include:

- passage of legislation to create a Canadian Aviation Safety Board, the central recommendation of Volume 1 of the Report;
- implementation of all recommendations concerning enforcement (these recommendations relate to a more vigorous and strict policy of enforcement, a new manual of enforcement procedures, and amendments to the Aeronautics Act to provide a sound legal basis for the new enforcement system and to establish a Civil Aviation Appeal Tribunal);
- reorganization of the Civil Aeronautics Directorate into two directorates (Air Navigation and Aviation Regulation) to clearly separate the air navigation operations function from the regulatory function;
- development of a Canadian Airworthiness Code with an Advisory Board that includes industry representatives to assist in its development;
- arrangements to ensure that the departmental aircraft fleet is operated to standards demanded of commercial air carriers;
- a requirement that certain types of aircraft carry Emergency Locator Transmitters; and
- development of an improved incident occurrence reporting system, including voluntary incident reporting.

Canadian Airspace System Development Plan: To ensure rational evolution of the Canadian airspace system, the Administration is attempting to define a long-range technical framework for the acquisition and development of facilities and equipment that will likely be needed up to the year 2000 for the provision of air navigational services. An approach which co-ordinates all major anticipated expenditures to the year 2000 and which will improve services and increase productivity has been developed for discussion with users of the airspace system. The Administration anticipates extensive discussion and consultation with users of the system during 1984-85.

3. Program Effectiveness

The program objective of "attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system" requires results in two main areas: safety of the system and development and operation of an efficient system. Summary statistical information about aviation safety is presented below. Management will be exploring whether

useful quantitative indicators can be developed to portray the degree to which the Program develops and operates its own airport and air navigational infrastructure efficiently during 1984-85.

Aviation Safety: Since the earliest days of air transportation, safety has been a major preoccupation of the Air Transportation Program. To date, the national civil air transportation system has achieved a consitently high level of safety. Figures 8 and 9 demonstrate the record achieved over the last 10 years.

The Program's efforts to improve safety would be better reflected by the accidents that did not occur much more so than by those that did occur. Thus, accident rates shown in Figures 8 and 9 are only an indirect reflection of the Program's efforts to improve safety.

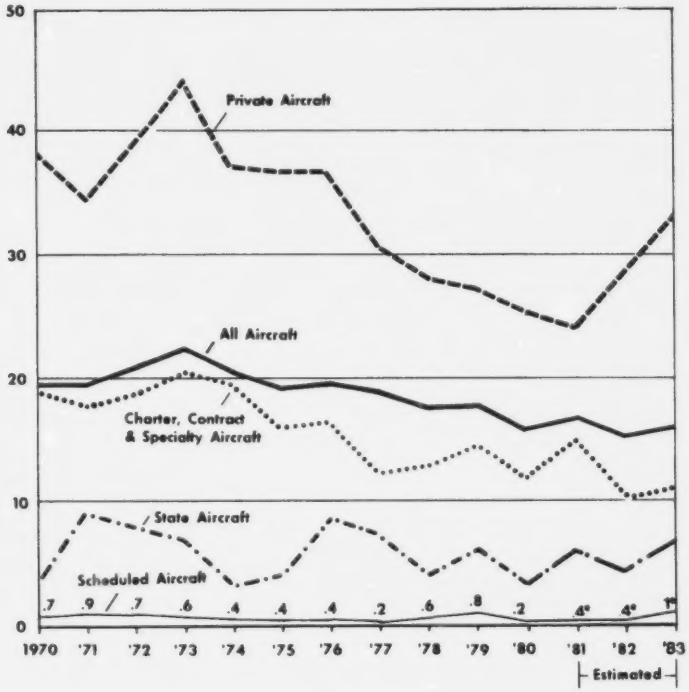
Figure 8: Five-Year Average Number of Accidents per year to Canadian Registered Aircraft By Type of Operation

Type of Operation	1968-1972	1973-1977	1978-1982
Scheduled	2.8	2.0	2.4
Unit-Toll Non-Scheduled[1]	7.6	8.0	7.8
Charter & Contract	125.4	150.8	144.6
Specialty	88.2	123.8	125.4
Flying Clubs	25.2	25.6	24.6
State	6.6	6.2	5.8
Private	257.0	357.8	334.2
Commercial Non-Revenue[2]	15.6	20.4	22.8
All Aircraft	528.4	694.6	667.6

Notes: 1. Unit-Toll Non-Scheduled operations refers to commercial air carriers offering public transportation of passengers and cargo at a toll per unit of traffic but not operating on a fixed schedule. Examples include most carriers serving the northern areas of Canada.

2. Commercial Non-Revenue Operations are non-revenue producing flights by commercial operators for aircraft ferrying and crew training.

Figure 9: Accident Rates per 100,000 hours of flying by Type of Operation



Note: The activity data for 1981, 1982 and 1983 have been estimated and are subject to change when Statistics Canada figures are finalized.

To highlight the importance of aviation safety, the Administration is developing estimates of the cost impacts of aircraft accidents on the Canadian economy. In the five year period 1978-1982, there were 3,340 reported accidents with Canadian registered aircraft. Of this total, 1,516 involved small aircraft weighing 12,500 lbs or less.

These 1,516 accidents resulted in 876 deaths; 567 serious injuries; 3,769 days hospitalized and 19,392 lost productive days. The estimated $270 million cost impact on the economy includes the costs of aircraft hull damage, Search and Rescue expenses, hospitalization, productive days lost to injured people and insurance administration. Although these estimates require further refinement, the importance of aviation safety to the economy can be readily understood.

Section II
Analysis by Activity

A. Airports and Associated Ground Services

The over-all objective of this Activity is to foster and promote the development and operation of a safe and efficient national civil airports system that contributes to the achievement of government objectives.

The presentation which follows sub-divides the Activity into two components, Self-Supporting Airports and Other Airports, because of the different sub-objectives and funding mechanisms that apply to each of these components.

A.1 Self-supporting Airports Component

Sub-Objective

To develop and operate those international and national airports included in the Self-Supporting Airports Revolving Fund in such a way as to recover their costs.

Resource Summary

This component accounts for approximately 37% of the Program's operating expenditures and 30% of its capital expenditures.

Figure 10: Self-supporting Airports - Statement of Revolving Fund Operations ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Revenue	400,837	384,800	372,894
Expenses	438,479	406,200	365,107
Operating Profit (Loss)	(37,642)	(21,400)	7,787
Add: Depreciation	62,581	57,900	54,759
Resources Provided from Operations	24,939	36,500	62,546
Resources Provided from Payments by Other Airports for SRCPP and Capital Projects (Vote 80)	121,732	27,204	-
Capital Expenditures	162,924	124,000	71,564
Net Resource Requirement	16,253	60,296	9,018

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and profit or loss by individual airport see Section III - Supplementary Information, page 4-64.

Description

Airports Included: This component includes all 8 international and 15 of the 17 national airports in Canada. The international airports are located at: Gander, Halifax, Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. The 15 national airports included in this component are located at: St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, Montreal-Dorval, Ottawa, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, and Victoria. The national airports excluded are Whitehorse and Yellowknife.

Operations: The two main tasks involved in the operation of these airports are: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. The main airport services offered are aircraft firefighting and crash rescue, airport policing and passenger security.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

There are two other special features to the operation of the airports. The first is the need for a wide variety of architectural, engineering, and other technical support services to help deal with the myriad complexities of aircraft and passenger handling. The second is that the scale and scope of revenue raising activities require marketing support in addition to the other management and administrative skills usually needed.

Performance Information/Resource Justification

Expenses: Figure 11 provides a breakdown of the estimated expenses that will be incurred to operate the Self-Supporting Airports during 1984-85. Because these airports are expected to recover all costs of operations, the expenses include a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Air Navigational Services Activity, depreciation, the grants in lieu of taxes paid by Public Works and interest expense related to the net amount of spending charged against the Self-Supporting Airports Revolving Fund appropriation authority. The Management and Specialized Support Services charge represents recoveries made by the Other Airports component and the Direction and Administration Activity for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 4-63).

Figure 11: Self-Supporting Airports - Summary of Expenses ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	85,379	782	78,749	754
Maintenance and Upkeep of Facilities	85,973	1,409	79,296	1,359
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	32,055	476	29,514	458
	203,407	2,667	187,559	2,571
Other Costs and Charges				
Air Traffic Control Charges	84,622	-	80,520	-
Management and Specialized Support Services	57,618	-	51,421	-
Depreciation	62,581	-	57,900	-
Grants In Lieu of Taxes	21,875	-	25,724	-
Interest	8,376	-	3,076	-
	235,072	-	218,641	-
	438,479	2,667	406,200	2,571

The two main determinants (Figure 12) affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open and the size and nature of the airport facilities to be maintained.

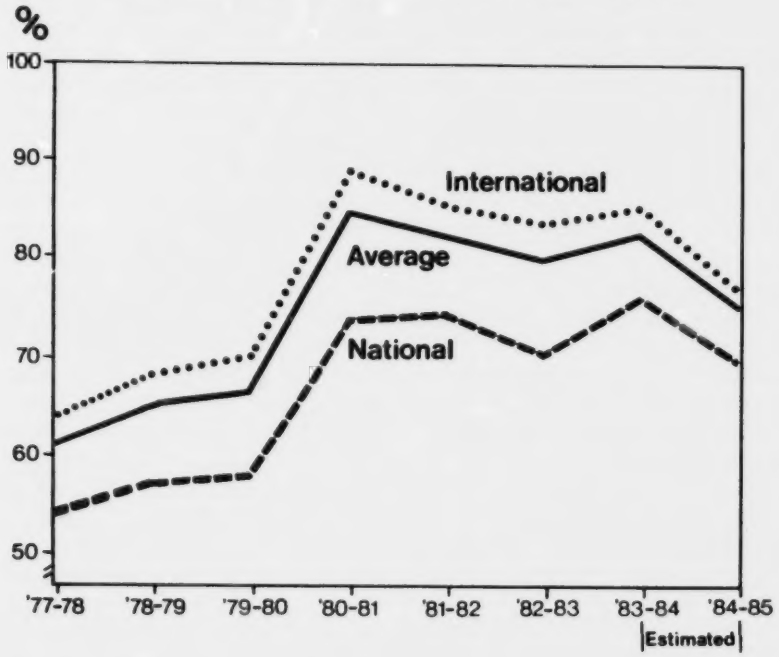
Figure 12: Summary of Key Workload Determinants

		Forecast 1983-84
Total Published Hours of Operation at 23 International and national airports		175,172
Principal airport facilities maintained (Inventory as of February 1983)[1]	No.	Area (000s)m^2
Air Terminal Buildings	25	657
Runways	61	8,151
Taxiways	216	3,713
Aprons	85	4,582

Note: 1. Planned inventory figures for 1984-85 were not available when this document was prepared.

Revenue Analysis: Figure 13 shows the actual and projected degree to which this component is achieving its objective of full cost recovery for the eight year period ending March 31, 1985. Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 11 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided to state and military aircraft. For details of the types and amount of revenue earned by the Self-Supporting Airports, refer to Section III A. 5. Program Revenues, page 4-60.

Figure 13: Recovery of Costs by Self-Supporting Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 14 provides an analysis of the capital program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-40 to 4-44 and pages 4-55 to 4-56.

Figure 14: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects, Self-Supporting Airports ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	52,432	13,129	22,235	17,068
Aircraft manoeuvring areas	35,134	3,037	21,811	10,286
Maintenance buildings and equipment	11,286	539	7,354	3,393
Airport emergency services	5,766	240	3,523	2,003
Miscellaneous projects under $250,000	8,983	-	8,983	-
	113,601	16,945	63,906	32,750
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	239,577	89,153	70,933	79,491
Aircraft manoeuvring areas	36,163	12,796	12,782	10,585
Maintenance buildings and equipment	13,080	5,777	3,564	3,739
Airport emergency services	21,182	2,687	11,739	6,756
	310,002	110,413	99,018	100,571
	423,603	127,358	162,924	133,321

A.2 Other Airports Component

Sub-Objectives

To attend to the development and operation of a network of regional and local airports that enables all areas of Canada to have reasonable access to air transportation.

To recover costs from airport users to the extent feasible.

Because the airports in this component serve the less densely populated and also the more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. In the interest of equitable treatment of air transportation system users, the government assumes unrecovered costs required to provide and maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country.

Resource Summary

This component accounts for 14% of the Program's total operating expenditures and 26% of its capital expenditures.

Figure 15: Other Airports - Net Resource Requirements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures			
Site Operations and Activity-Wide Support Services	142,292	125,660	113,377
Payments to Self-Supporting Airports for SROPP and Capital Projects (Vote 80)	121,732	27,204	-
	264,024	152,864	113,377
Capital expenditures	139,708	103,200	68,700
	403,732	256,064	182,077
Airports Operated by Others			
Operating Contributions	16,397	16,860	14,928
Capital Contributions	30,962	24,354	7,884
	47,359	41,214	22,812
Total Expenditures	451,091	297,278	204,889
Revenue and Recoveries	(96,842)	(91,930)	(86,930)
	354,249	205,348	117,959

Description

Airports Operated by Transport Canada: The component is responsible for the operation of 131 regional and local airports. It also includes the national airports located at Yellowknife and Whitehorse, which for financial purposes are treated as if they were regional airports. The nature of the operations at the airports included in this component is similar to those at Self-Supporting Airports. The main difference is a much smaller scale of operations in most instances. (For a description of the nature of operations, refer to page 4-19).

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to regional and local airports operated by other parties.

Resource Justification/Performance Information

Airports Operated by Transport Canada: Figure 16 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this component and the amount of the recovery from Self-Supporting Airports for these support services. Figure 17 provides a summary of the key workload determinants affecting site operations.

Figure 16: Regional and Local Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	34,880	446	30,804	449
Maintenance and Upkeep of Facilities	55,517	873	49,025	878
	90,397	1,319	79,829	1,327
Activity-wide Support Services				
Architectural and Engineering Support	15,914	396	14,056	398
Management and Administration	32,059	458	28,313	460
Other	3,922	96	3,462	96
	51,895	950	45,831	954
Total Expenditures	142,292	2,269	125,660	2,281
Recovery from Self-Supporting Airports	49,551	-	45,963	-

Figure 17: Summary of Key Workload Determinants

	Forecast 1983-84	
Total Published Hours of Operation at 23 regional and local airports[1]	130,676	
Principal regional and local airport facilities maintained (Inventory as of February 1983)[2]	No.	Area (000s)m^2
Air Terminal Buildings/Passenger Shelters	80	55
Runways	155	11,825
Taxiways	237	2,099
Aprons	115	3,999

Note: 1. This figure excludes those airports which operate without Published Hours of Operations. An example of airports without Published Hours of Operation are Arctic Community Airports in the Northwest Territories and the Yukon.

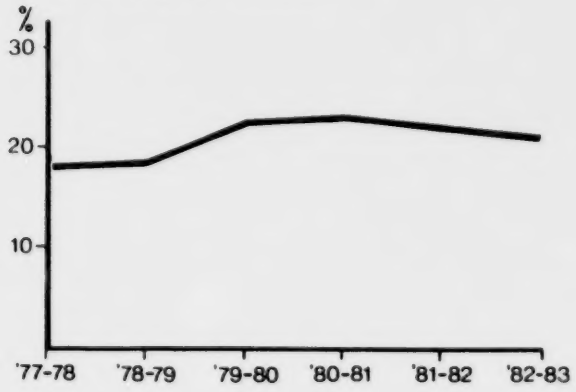
Note: 2. Planned inventory figures for 1984-85 were not available when this document was prepared. The inventory figures are for 87 of the 133 airports in this component.

Figure 18 provides an estimate of the degree to which the regional and local airports operated by Transport Canada recover their full costs of operation. Costs are defined to approximate those that a commercial operator would normally incur. The operating expenditures shown in Figure 16 are adjusted to reflect:

- the cost of any air traffic control services provided by Air Navigational Services in the immediate vicinity of these airports; and
- an allowance for depreciation, grants in lieu of taxes and for interest on the government's investment in these airports.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Self-Supporting Airports.)

Figure 18: Recovery of Costs - Regional and Local Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 19 provides an analysis of the capital program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-44 to 4-48 and pages 4-56 to 4-58.

Figure 19: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects for the Regional and Local Airports Operated by Transport Canada ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	31,120	2,292	15,516	13,312
Aircraft manoeuvring areas	33,600	6,571	20,084	6,945
Maintenance buildings & equipment	5,914	810	3,088	2,016
Airport emergency services	21,389	1,082	12,238	8,069
Miscellaneous projects under $250,000	6,673	-	6,673	-
	98,696	10,755	57,599	30,342
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	137,893	13,711	49,593	74,589
Aircraft manoeuvering areas	193,081	151,914	21,595	19,572
Maintenance buildings & equipment	16,017	983	10,139	4,895
Airport emergency services	809	27	782	-
	347,800	166,635	82,109	99,056
	446,496	177,390	139,708	129,398

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 20 summarizes planned operating and capital contributions by type of airport, and includes capital contributions funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program.

Figure 20: Airports Operated by Others - Contributions ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating Contributions			
Local - Northern	**4,789**	4,924	4,792
Local - Southern	**4,415**	4,540	3,718
Regional	**7,193**	7,396	6,418
	16,397	16,860	14,928
Capital Contributions*			
Labrador and Newfoundland Local Airports	**13,714**	10,787	1,725
Northern Quebec Local Airports	**3,600**	-	-
Regional Airports	**250**	250	-
Other Local Airports	**13,398**	13,317	6,159
	30,962	24,354	7,884
	47,359	41,214	22,812

* Includes allocations of $5.6 million in 1984-85 for the Special Recovery Capital Projects Program expenditures.

B. Air Navigational Services

Objective

The principal objective of this Activity is to assure the safe and efficient movement of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

Resource Summary

The Activity accounts for 34% of the Program's total operating expenditures and 29% of the capital expenditures.

Figure 21: Activity's Net Resource Requirements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Air Navigational Services	**365,814**	262,257	215,844
Consisting of:			
Operating Expenditures	**345,566**	322,868	318,859
Capital Expenditures	**153,197**	63,600	24,530
Grants and Contributions	**589**	240	1,642
Total Expenditures	**499,352**	386,708	345,031
Revenue and Recoveries	**(133,538)**	(124,451)	(129,187)
	365,814	262,257	215,844

Description

This Activity offers three main services to support air transportation, all related to helping aircraft move safely and efficiently from one point to another. These are air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 9 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control in certain air corridors and in the vicinity of the busier airports. Some 114 flight service stations, located at airports across the country, provide flight information services ranging from weather reports and the availability of navigational aids to search and rescue alerting services. In addition, several hundred navigational aids, located at airports and various other places across the country, exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely.

For operating purposes, the Activity is divided into two main functions, Air Traffic Services and Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance. The Air Traffic Services function consists mainly of the personnel required to operate the various air traffic control facilities and flight service stations. The Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance function consists of the personnel, goods and services needed to develop and maintain the facilities and equipment systems used to provide air traffic control and flight information services, as well as the navigational aids service. This functional breakdown is used to present the resource justification and performance information which follows.

Performance Information/Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services function is expected to require 58% of operating expenditures and 64% of the human resources planned for this Activity. Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance account for 40% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Activity management and staff support account for the remaining 2% of operating expenditures and personnel requirements.

Figure 22: Air Navigational Services - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	**P-Y**	$	P-Y
Air Traffic Services				
Air Traffic Control	**162,559**	**2,914**	153,090	2,866
Flight Service Stations	**36,820**	**852**	34,799	838
	199,379	**3,766**	187,889	3,704
Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance	**138,972**	**1,994**	128,194	1,961
Management and Staff Support	**7,215**	**124**	6,785	124
	345,566	**5,884**	322,868	5,789

Figure 23 summarizes some of the key variables that affect this Activity's operating resource requirements.

Figure 23 - Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Air Traffic Control		
No. of Air Traffic Control Sites	78	78
Hours Open for Service	518,756	518,756
Aircraft movements in controlled airspace (000)	1,600	1,500
Flight Service Stations		
No. of Flight Station Service Stations	114	114
Hours Open for Service	952,194	952,194
Flight Plans Filed	560,700	538,105
Technical Support Services for System Operation and Maintenance		
No. of Sites with Equipment Requiring Maintenance		
Surveillance (radar) Systems	124	122
Navigation Aids	859	840
Communications Systems	381	368

Capital Expenditure Analysis: Figure 24 provides an analysis of the Capital Program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project see Section III, Figure 35, pages 4-48 to 4-54 and page 4-58.

Figure 24: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects - Air Navigation Services ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	47,900	13,702	8,078	26,120
Surveillance systems	869,102	12,880	86,547	769,675
Communication systems	12,442	3,314	5,353	3,775
Air navigation and landing systems	65,261	25,978	21,627	17,656
Miscellaneous projects under $250,000	15,071	-	15,071	-
	1,009,776	55,874	136,676	817,226
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	12,926	3,286	2,379	7,261
Surveillance systems	14,455	3,531	5,574	5,350
Communication systems	6,160	599	1,445	4,116
Air navigation and landing systems	57,319	37,821	7,123	12,375
	90,860	45,237	16,521	29,102
	1,100,636	101,111	153,197	846,328

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this activity, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

C. Regulatory Services

Objectives

To promote and maintain safe flight in the national civil air transportation system.

To provide efficient aircraft services.

Resource Summary

The operating expenditures for this Activity are 10% of total operating expenditures for the Program. Capital accounts for 13% of the Program's requirements.

Figure 25: Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Aeronautical Regulatory Services	54,411	52,362	44,664
Aviation Safety	7,506	6,400	5,459
Aircraft Services	46,582	36,900	31,475
Total Operating Expenditures	108,499	95,662	81,598
Capital Expenditures	68,866	26,100	4,704
Grant and Contributions	80	104	109
Total Expenditures	177,445	121,866	86,411
Revenue and Recoveries	(12,423)	(12,761)	(12,241)
	165,022	109,105	74,170

Description

Aeronautical Regulatory Services: This element performs all regulatory functions connected with civil aeronautics other than for the economic regulation handled by the Canadian Transport Commission. It certifies and monitors:

- the competence of aeronautical personnel such as pilots, flight engineers, aircraft maintenance engineers and air traffic control operators;
- the airworthiness of aircraft;
- the reliability and safe operation of airport and air navigation facilities and equipment; and
- the operations of scheduled airlines and other commercial aircraft companies.

An extensive program of examinations, licensing, inspections and surveillance exists to carry out these functions.

Aviation Safety: The main role of this element is to prevent aviation accidents through their investigation, analysis and identification of aviation safety deficiencies in order to recommend corrective action. This element will form the core of the Canadian Aviation Safety Board, once formally established. Arrangements have been made so that it operates independently of the rest of the Program in the interim.

Aircraft Services: The main task of this element is to operate and maintain the Program's aircraft fleet. This aircraft fleet is used for calibration and inspection of air navigation aids, for transportation and training of Program personnel and to provide an executive transportation service for senior members of the government and foreign dignitaries. It also provides aircraft flight and maintenance services to other government programs, the main one being the operation and maintenance of Canadian Coast Guard aircraft and helicopters for the Marine Transportation program.

Performance Information/Resource Justification

Aeronautical Regulatory Services: Figure 26 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 26: Aeronautical Regulatory Services - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	P-Y	$	P-Y
Licencing, Inspection & Surveillance	45,712	746	43,531	705
Legislation, Standards and Enforcement Actions	5,346	85	5,418	85
Management & Administration	3,353	39	3,413	39
	54,411	870	52,362	829

To prevent accidents and improve aviation safety, the Administration organized the Continuing Airworthiness Division in 1983 to place greater emphasis on aircraft airworthiness through improved detection of mechanical failures and speedy corrective action. To continue this emphasis in 1984-85, it has allotted 49 additional person-years to complete the establishment of the division and to increase regional airworthiness inspection capability.

The key workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 27 summarizes the sizes of these components.

Figure 27: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
No. of Licenced Pilots	66,000	61,300
No. of Registered Aircraft	26,950	25,675
No. of Commercial Operators	935	907
No. of Licenced Airports	1,391	1,301

In 1983, revisions to the Air Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of September 30, 1983, the Administration has registered 988 ultra-light aeroplanes and issued 309 ultra-light aeroplane pilot licences. Because the costs of acquisition and operation of these ultra-lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1984-85 and subsequent years.

Aviation Safety: Figure 28 provides a summary of how operating resources are used.

Figure 28: Aviation Safety - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	P-Y	$	P-Y
Accident Investigations and Analysis	5,353	85	4,737	84
Engineering, Medical & Legal Research	1,254	19	1,068	19
Management & Administration	699	12	595	12
	7,306	116	6,400	115

Aircraft Services: Figure 29 summarizes operating resource requirements.

Figure 29: Aircraft Services - Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	17,362	89	13,210	89
Maintenance	24,768	340	20,056	335
Training	2,340	29	1,878	29
Management & Administration	2,112	48	1,756	48
	46,582	506	36,900	501

The key workload determinants for the Aircraft Services component are the hours of flying demanded by the various users of the aircraft. Figure 30 summarizes these key variables.

Figure 30: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
No. of Aircraft	91	89
Total Hours of Flying		
Executive Transportation	4,000	3,700
Internal Operations	25,000	22,000
Other Government Programs	16,200	15,900
	45,200	41,600

Capital Expenditures: As part of the Government's Special Recovery Capital Projects Program, the program is purchasing 20 Canadair CL-215 and 1 DeHavilland DASH-7R aircraft at a total estimated cost of $220 million. These Canadian designed and manufactured aircraft will be used to augment the national water bomber fleet used to fight forest fires and to carry out ice reconnaissance flights to assist in marine navigation. Forecast expenditures during 1983-84 total $25 million with spending of $67 million budgeted during 1984-85. For details of the projects, see Section III, Figure 35, page 4-58.

Revenue: Licensing and examination fees ($1.5 million) are the main sources of revenue for this Activity. For further details of revenue, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

D. Direction and Administration

Objective

To manage the Air Transportation Program to assure the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system responsive to air transportation user requirements and to federal government socio-economic objectives.

Resource Summary

This Activity accounts for 5% of the Program's operating expenditures (Figure 31).

Figure 31: Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Personnel	9,170	211	8,538	218	7,041	252
Planning	9,006	120	8,385	124	6,905	123
Finance	11,690	199	10,884	207	10,663	197
Purchasing and Supply	4,267	96	3,968	100	3,344	97
Management and Administration	16,799	261	15,642	270	14,223	233
Total Operating Expenditures	50,932	887	47,417	919	42,176	902
Capital Expenditures	10,881	-	1,500	-	1,279	-
Grants and Contributions	35	-	598	-	357	-
Total Expenditures	61,848	887	49,515	919	43,812	902
Revenue and Recoveries	(8,712)	-	(8,158)	-	(6,799)	-
	53,136	887	41,357	919	37,013	902

Description and Resource Justification

The Direction and Administration Activity provides the Program-wide management, policy and administrative functions. It consists of the offices of the Canadian Air Transportation Administrator and the Regional Administrators, headquarters policy and liaison staff, and the headquarters and regional units that provide program-wide support in the following functional areas: planning, finance, personnel, purchasing and supply, and internal administrative services.

Capital Expenditures: As part of the Government Special Recovery Capital Projects Program, the Air Administration is accelerating the construction of office accommodation to house the Quebec Region Air Administration headquarters in Montreal at a total estimated cost of $17 million. Spending of $11 million is budgeted during 1984-85 and includes minor expenditures for office furnishings and equipment.

Revenue: The major item is a recovery for management services ($8 million) provided to the Self-Supporting Airports. For further details, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, Page 4-60.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 32 presents the Air Transportation program expenditures by object. This Figure includes expenditures made from the Self-Supporting Airports Revolving Fund, net of internal charges for air traffic control and management services (Figure 37, page 4-61).

Figure 32: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	463,796	434,235	414,787
Other Personnel Costs	81,592	82,678	80,478
	545,388	516,913	495,265
Goods and Services			
Transportation and Communications	65,849	57,206	45,030
Information	1,252	1,994	845
Professional and Special Services			
Security services	29,023	32,583	29,133
Meteorological services	7,401	5,352	2,860
Building cleaning services	20,711	14,446	13,016
Other	49,353	43,216	40,290
Rentals	8,073	6,081	5,566
Purchased repairs and upkeep	27,119	18,635	16,293
Electric power	20,135	18,463	16,135
Other utilities, materials and supplies	75,400	66,638	57,597
All other expenditures	152,975	53,643	20,474
	457,291	318,257	247,239
Total Operating Expenditures	1,002,679	835,170	742,504
Operating Revenues and Other Receipts			
Air Transportation Tax	210,184	206,983	198,400
Rentals and Concessions	133,157	128,531	119,626
Landing Fees	68,898	66,904	69,122
General Terminal Fees	43,102	38,423	36,852
Other Revenue and Receipts	162,694	62,155	45,738
Recoveries from other Government Depts.	13,809	14,367	14,459
Total Revenues and Recoveries	631,844	517,363	484,197
Net Operating Expenditures	370,835	317,807	258,307
Capital	535,576	318,400	170,777
Grants and Contributions	48,063	42,156	24,920
	954,474	678,363	454,004

2. Personnel Expenditures

The Air Program's personnel costs (including statutory contributions to employee benefit plans) account for 54% of the total operating expenditures.

Figure 33 below provides a breakdown of the authorized number of personnel by activity, and Figure 34 shows the authorized person-years and the annual salary provision by occupational category. It indicates the variety of human resources required to operate and maintain facilities and provide air transportation services.

Figure 33: Person-Years Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Airports and Associated Ground Services			
Self-Supporting Airports	2,667	2,571	2,534
Other Airports	2,269	2,281	2,196
	4,936	4,852	4,730
Air Navigational Services	5,884	5,789	6,016
Regulatory Services	1,492	1,445	1,330
Direction and Administration	887	919	902
	13,199	13,005	12,978

Figure 34: Authorized Person-Years and Salary Provision[1]

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83			
Executive						
Senior	46	44	33	47,960	93,040	65,990
Senior Management[2]	80	54		47,960	93,040	60,290
Scientific & Professional						
Eng. & Land Survey	501	445	418	22,196	73,560	44,083
Architect & Town Planning	41	38	36	18,610	73,560	41,464
Economic & Statistics	28	26	32	14,570	62,880	41,928
Other	6	7	4	14,575	65,770	41,416
Administrative and Foreign Service						
Program Administration	615	607	638	13,250	55,226	37,952
Administrative Services	478	459	437	13,250	55,226	35,269
Financial Administration	110	108	103	13,193	55,220	37,102
Personnel Administration	77	84	75	13,330	60,830	37,948
Other	89	99	95	14,074	50,341	34,517
Technical						
ATC Qualified	2,245	2,245	2,231	14,072	59,476	45,580
ATC Trainees	68	202	186	14,072	15,576	15,351
Electronics	1,333	1,323	1,288	15,828	49,476	35,509
Radio Operators	908	929	914	14,411	43,863	28,211
Aircraft Operations	549	561	493	32,971	60,685	47,498
General Technical	413	381	313	12,033	53,030	29,419
Eng. & Scientific Support	353	325	316	13,372	48,444	35,460
Technical Inspection	223	185	163	12,033	54,944	40,378
Drafting & Illustration	123	116	123	15,557	40,310	29,329
Other	27	22	23	16,543	42,556	31,527
Administrative Support						
Clerical & Regulatory	1,239	1,200	1,238	12,316	30,231	20,924
Sec. Steno & Typing	411	401	400	12,034	30,425	20,329
Other	104	103	102	13,137	29,913	22,511
Operational						
General Labour & Trades	2,142	2,078	2,100	14,067	38,735	25,203
Firefighting	724	731	727	21,147	37,036	28,946
General Services	140	134	134	12,627	38,088	23,691
Heating and Power	126	129	132	18,242	35,598	25,970

[1] The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

[2] The Senior Management category was introduced in 1983-84. The positions converted to the Senior Management category are included in various other groups in 1982-1983.

3. Capital Expenditures

Figure 35 summarizes capital expenditures by major project and location. The information provided is the same as Part II of the 1984-85 Main Estimates.

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIRPORTS AND ASSOCIATED GROUND SERVICES					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
Snowblowers	2,799	2,868	295	2,229	344
Emergency power systems various sites	-	995	-	995	-
Runway Sweepers	954	954	-	302	652
Airport Development:					
Crash, Fire and Rescue resources implementation plan	13,827	18,385	-	11,629	6,756
Power Improvement program.	-	800	-	800	-
Consulting Assistance in Implementing AMMS	-	3,497	-	1,031	2,466
NEWFOUNDLAND					
GANDER INTERNATIONAL AIRPORT					
Rehabilitate electrical power distribution system	1,770	1,731	-	59	1,672
New maintenance garage	5,966	5,965	244	3,324	2,397
ST. JOHN'S NATIONAL AIRPORT					
Construct maintenance garage, firehall and sand storage building	5,743	5,766	240	3,523	2,003
Project team	6,452	2,862	2,171	691	-
Resurface runway 11-29	3,550	3,476	-	3,476	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
CHARLOTTETOWN NATIONAL AIRPORT					
New Air Terminal Building.	7,214	7,169	591	4,603	1,975
Construct parking lot and road system	2,420	3,466	676	143	2,647
Construct maintenance garage, firehall and field electrical centre	-	2,797	2,687	110	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
CHARLOTTETOWN NATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Ramp and taxi complete with lighting	-	2,040	1,738	302	-
Construct new crosswind runway 10-28 complete with lighting	10,406	10,645	4,522	6,123	-
Land acquisition	-	1,888	1,784	104	-
NOVA SCOTIA					
HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT					
Install air conditioning..	5,207	6,715	265	3,758	2,692
Replace air terminal building curtain walls .	2,946	2,930	77	1	2,852
Replace electrical power panels	-	309	200	109	-
SYDNEY NATIONAL AIRPORT					
Rehabilitate field power cables, electrical power unit with power distribution	2,544	2,544	1,864	680	-
NEW BRUNSWICK					
FREDERICTON NATIONAL AIRPORT					
Enlarge aircraft parking apron	657	657	-	657	-
Expand Air Terminal Building	3,526	3,510	82	1	3,427
MONCTON NATIONAL AIRPORT					
Install safety fencing ...	382	286	-	286	-
Construct new field electrical centre	3,144	3,144	2,801	343	-
Heating system modifications	275	394	-	394	-
Replace water main	455	455	-	455	-
SAINT JOHN NATIONAL AIRPORT					
Resurface runway 05-23 ...	1,515	1,510	-	1,510	-
Rebuild field electrical centre	2,607	2,610	2,099	511	-
High intensity approach runway 05-23, 05 approach	925	995	-	995	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
QUEBEC NATIONAL AIRPORT					
Expand Air Terminal Building, Access roads and public parking	8,971	8,191	6,137	**2,054**	-
Purchase and install loading bridges	532	532	-	**532**	-
ONTARIO					
LONDON NATIONAL AIRPORT					
Reconstruct apron II	295	295	-	**295**	-
OTTAWA NATIONAL AIRPORT					
Improve normal and emergency power supply and distribution system.	2,212	2,121	1,608	**513**	-
Terminal complex development and asbestos removal	48,600	48,600	6,180	**20,897**	21,523
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Toronto)					
Terminal 1 Phase I	42,638	42,638	41,504	**1,134**	-
Unapplied common construction costs	3,819	3,819	3,538	**281**	-
Project administration ...	12,486	12,486	12,032	**454**	-
Parallel romeo taxi	6,121	5,782	3,990	**1,792**	-
Major repairs T1 apron ...	5,097	3,984	1,020	**801**	2,163
Modify T1 gates for new aircraft	-	466	36	**430**	-
Purchase front-end loaders for snow removal	-	504	-	**504**	-
Asbestos removal administration building	2,520	2,520	-	**204**	2,316
Rebuild portions of T2 apron phase II	1,426	1,107	-	**75**	1,032
Replace boiler controls power plant	-	273	-	**273**	-
Handicapped elevator facilities	938	929	-	**929**	-
Modifications to international baggage claim .	966	966	-	**966**	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT					
Air Terminal Building modifications	31,882	31,882	907	**1,181**	29,794
Major Repairs to slab joints - apron 1	-	768	-	**240**	528
SASKATCHEWAN					
REGINA NATIONAL AIRPORT					
Air Terminal Building expansion	35,297	35,297	13,162	**16,296**	5,839
ALBERTA					
CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT					
Expand canadian inspection services facility	9,066	7,924	187	**5,073**	2,664
Access road and short-term public parking	-	840	280	**560**	-
Phase II project planning team	-	595	392	**203**	-
Regulator and switch gear.	1,239	1,087	-	**31**	1,056
Replace field lighting cables	250	250	-	**250**	-
Storm water discharge control/general aviation areas	5,207	4,639	-	**1,786**	2,853
Rehabilitate air services way	442	442	-	**442**	-
EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT					
Apron Expansion	11,489	7,932	5	**195**	7,732
BRITISH COLUMBIA					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT					
Resurface runway 08-26 ...	8,107	5,346	200	**395**	4,751
Airport sewage system improvements	3,982	3,982	1,950	**2,032**	-
Rebuild taxi 'N'	934	1,657	44	**1**	1,612
Airport contingency plan .	-	379	264	**60**	55
Resurface taxis 'B', 'C' and parts of 'A' and 'G'	754	627	100	**527**	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Environmental impact statement for parallel runway	458	458	307	151	-
Illumination of airfield signs	-	482	232	250	-
VICTORIA NATIONAL AIRPORT					
Expansion of air terminal building	11,560	11,606	1,018	4,179	6,409
Overlay runway 13-31	1,686	989	-	989	-
OTHER AIRPORTS					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
Spare parts program for Crash Fire and Rescue, sweepers and snow-blowers	285	285	95	95	95
Snowblowers	2,933	3,004	295	1,149	1,560
Runway sweepers	1,550	1,802	420	1,056	326
Crash, Fire and Rescue resources implementation plan	17,920	13,690	-	6,541	7,149
Air blower snow remover	-	255	-	220	35
Energy program retrofits	-	4,975	-	995	3,980
National Integrated Marketing System	-	428	94	233	101
Airport Development:					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake - Enlarge garage, equipment storage and service area	585	585	439	146	-
St. Anthony - Construct airport complex and associated facilities.	12,366	12,366	962	3,550	7,854
Stephenville - Resurface portion of runway 10-28 apron and taxis A and B	1,875	1,868	-	1,868	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Replace airfield fencing	384	384	-	384	-
Wabush - Rehab electrical system visual aids runway 01-19	1,844	1,802	-	118	1,684
NOVA SCOTIA					
Yarmouth - Rebuild runway 15-33 .	1,639	1,328	-	1,328	-
Construct new Air Terminal Building and combined services building	9,766	10,257	-	439	9,818
Upgrade field electrical centre	1,864	1,910	-	1,715	195
QUEBEC					
Alma - Visual aids	-	339	-	11	328
Eastmain - Develop new airport	5,419	5,265	2,127	2,832	306
Fort Rupert - Develop new airport	5,092	4,996	-	2,484	2,512
Gaspé - Resurface runway 11-29 taxi 'A' and apron	-	1,029	29	1,000	-
Mont-Joli - Extension of taxiway D and access road 'C' 'D' 'E'.....	-	1,584	30	1,554	-
Schefferville - Centralize electrical distribution with new electrical emergency system	330	266	-	266	
Sherbrooke - Resurface runway 14-32	-	2,007	824	1,183	-
Val D'Or - Redevelop airport	-	7,328	143	5,937	1,248
Wemindji - Develop new airport	6,258	6,109	500	4,515	1,094

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Dryden -					
Air Terminal Building.	2,402	1,911	500	1,209	202
Extend runway 11-29 and holding bay	-	562	-	562	-
Hamilton - Funds to expropriate additional land	-	4,370	3,467	290	613
North Bay - Resurface runway 08-26 and taxiway L	3,712	3,912	3,717	195	-
Pickering - Land acquisition	-	123,083	122,337	746	-
Sarnia - New Air Terminal building	-	5,883	3,100	2,783	-
Sault Ste. Marie - Upgrade electrical power system	549	549	-	28	521
Toronto Island -					
General aviation improvements	-	2,426	167	2,259	-
Improve runway 08-26, taxiway 'A'	-	634	-	634	-
MANITOBA					
Thompson - Crash, Fire and Rescue firehall...	-	853	-	853	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Air Terminal building.	3,278	3,278	1,080	44	2,154
Overlay runway 11-29 .	2,018	1,894	5	1,889	-
Lethbridge -					
Air Terminal building.	2,030	2,030	222	36	1,772
Overlay runway 05-23 and taxiway 'A'	1,556	1,237	5	1,232	-
Firehall	955	955	-	35	920
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford - Overlay runway 18-36	1,123	959	-	959	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Castlegar - Expand Air Terminal building	6,685	6,675	123	167	6,385
Dawson Creek -					
Firehall	-	976	731	245	-
Sewage.....	-	305	-	305	-
Fort Nelson -					
Air Terminal Building expansion	10,475	9,762	193	6,277	3,292
Overlay runway 03-21 .	1,992	1,417	-	38	1,379
Fort St. John - Air Terminal Building expansion	19,638	17,976	200	1,183	16,593
Powell River - Overlay runway 09-27	948	639	-	639	-
Prince Rupert - Rebuilding high intensity edge lighting	-	294	-	294	-
Quesnel -					
Construct new firehall maintenance garage ...	1,777	1,777	-	1,777	-
Upgrade water reservoir and pumping facility .	326	264	-	264	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake - Runway overlay	1,815	1,456	-	176	1,280
Coral Harbour -					
Regravel runway 15-33.	2,661	2,456	-	447	2,009
Heating fuel tank farm dyking	674	631	-	631	-
Heating fuel system ..	440	428	-	428	-
Chesterfield Inlet - Air Terminal Building	-	662	20	642	-
Fort Liard - Develop airport to Arctic (C) standard	-	2,173	1,411	579	183
Igloolik - Airport lighting	442	442	178	264	-
Inuvik -					
Sand storage building.	513	513	16	497	-
Firehall.....	1,846	1,846	56	1,790	-
Nanisivik - Extend runway	-	520	490	30	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Airport Development...	-	4,651	4,608	43	-
Whale Cove - Runway and gravel	1,801	1,801	905	896	-
Yellowknife - Air Terminal building	9,534	8,596	182	293	8,121
YUKON					
Watson Lake - New power house and interruptable power unit .	708	942	-	54	888
Whitehorse - Asbestos abatement and maintenance garage ..	568	568	-	568	-
Air Terminal Building.	15,189	15,069	94	2,300	12,675
Faro - Hazard beacon ...	315	286	-	21	265
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
High Power (500W) Radio Beacons	564	564	381	142	41
Low Power (25W) Radio Beacons	263	263	57	69	137
Very High Frequency Direction Finder Navigational Aids	-	274	186	88	-
Very High Frequency transmitters receivers & multicouplers	1,462	1,321	551	613	157
Replacement of tube type Instrument Landing System	1,011	1,011	917	90	4
Replacement of Video Mapping Kit Mappers	-	662	606	56	-
Radar Uninteruptible Power Units	-	918	818	100	-
Electronic speech generator development ..	-	275	252	23	-
Calibration standard lab equipment	-	500	489	11	-
Secondary surveillance radar open array open array antennas	-	468	453	15	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Microwave Landing System research and development	346	346	278	30	38
Aircraft Noise Monitoring System	-	925	725	200	-
Distance Measuring Equipment	620	256	50	206	-
High Power Non-Directional Beacons for Northern Ontario, Northwest Territories and Northern Quebec	654	654	50	481	123
Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance/Measuring Equipment Remote Control Systems	480	480	66	360	54
Low Power (25W) Radio Beacons	795	795	173	372	250
Multi-Channel Magnetic Recording	912	912	783	87	42
Very High Frequency Transceiver Procurement	1,508	993	966	27	-
Aviation Communication Propagation Study	477	477	248	89	140
Flight Data Display Evaluation Program	445	445	364	62	19
Gander Automated Air Traffic System - refinements and support	476	476	464	12	-
Joint Enroute Terminal System	-	29,244	28,792	452	-
Procurement of air navigational facilities at Toronto Island and Montreal STOL Airports	-	3,927	3,327	600	-
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equipment	-	6,504	1,007	1,453	4,044
Advance Microwave Landing System	-	1,008	946	62	-
Provision of French equipment manuals	2,748	2,748	1,129	475	1,144
Radar Automation Modernization Program (RAMP)	993,000	810,504	12,062	42,356	756,086

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
			(thousands of dollars)		
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Replacement of tube type Instrument Landing System Program	5,200	5,200	3,624	760	816
Runway Visual Range SV-178	2,716	2,674	2,194	480	-
High Power (500W) Radio Beacons	1,690	1,690	1,029	407	254
Develop new flight inspection system and retrofit 5 King Air 100 Aircraft .	3,230	3,230	2,633	209	388
Instrument Landing Equipment	4,115	3,778	3,393	256	129
Very High Frequency Direction Finder Navigational Aids.....	2,819	2,819	215	1,800	804
Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance Measuring Equipment Systems.....	9,669	9,669	3,728	2,700	3,241
Very High Frequency transmitters, receivers and multicouplers	10,305	10,405	4,205	2,680	3,520
Airport Surface Detection Equipment Phase II	17,036	13,530	2,806	5,374	5,350
Operational Information Display System enhancements	1,119	1,119	813	306	-
National Flight Data Processing	7,724	7,724	4,823	2,031	870
Improve Aviation Weather Services in Yukon & Northwest Territories ..	1,582	1,582	-	753	829
Costs associated with Tactical Air Navigation Aid (TACAN) Replacement Program	-	4,132	-	120	4,012
Control/Surveillance System for Air Ground Radio	-	3,054	-	277	2,777
Pilot Terminal replacement Air Traffic Services Research and Experimentation Centre	798	798	-	100	698
Development of Precision Distance Measuring Equipment	440	450	-	50	400

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Very High Frequency Omni-Test Equipment	-	895	-	300	595
Transmissometer retrofit .	-	578	-	578	-
Laboratory Computer replacement	424	621	-	621	-
Flight Inspection Fleet Replacement	-	57,680	-	44,091	13,589
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake - Install Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	-	748	688	60	-
Relocate localizer runway 25	-	341	-	341	-
Gander - Upgrade and automate Flight Service Station operations	3,567	3,382	100	1,637	1,645
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown - Construct control tower & operations building	2,897	2,897	1,504	1,393	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton - Replace Instrument Landing System Equipment Runway 06	793	464	-	464	-
Saint John - Install Non-Category Instrument Landing System Runway 05	1,060	993	-	993	-
QUEBEC					
Ile de la Madeleine - Installation of localizer runway 08	374	479	-	479	-
Kuujjuaq - Relocate Flight Service Station	-	1,114	602	512	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
St-Hubert - Replacement of control tower	2,177	2,030	1,317	713	-
ONTARIO					
Bearskin Lake - Installation of Non-Directional Beacons	-	652	-	1	651
Chapleau - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,621	1,713	-	1	1,712
Cochrane - Installation of Non-Directional Beacon .	337	322	-	1	321
Geraldton - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,058	514	176	338	-
Installation of Non-directional Beacon	544	577	-	1	576
Hamilton - New Control Tower	-	4,864	-	397	4,467
Hearst - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,015	483	159	324	-
Installation of Non-Directional Beacon.	372	351	-	1	350
Kapuskasing - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Measuring Equipment	1,153	843	-	1	842
Manitouwadge - Installation of Non-Directional Beacon	894	602	-	1	601
Moosonee - Installation of Flight Service Station..	5,058	2,843	-	155	2,688

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
North Bay - Installation of Instrument Landing System on runway 08	1,892	1,599	-	158	1,441
Pikangikum - Establishment of Non-Directional Beacons	315	305	-	305	-
Terrace Bay - Installation of Non-Directional Beacon	288	253	89	164	-
Toronto - Control Tower Reconfiguration	3,348	2,881	1,586	1,295	-
Installation of and Evaluate Teledon Videotex System	-	983	99	425	459
Upgrade Peripheral Replacement of Very High Frequency Equipment	-	369	344	25	-
Area Control Centre Reconfiguration	385	385	-	118	267
Replacement of Regional Air Traffic Simulators Communication Equipment	488	488	-	296	192
Replacement of Instrument Landing System Rwy 06L.	1,138	988	-	80	908
Relocate Flight Service Station	1,988	1,692	-	609	1,083
Trenton - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	671	377	62	228	87
MANITOBA					
Churchill - Transmitter building & antenna farm renovations	-	439	-	439	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd)

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ALBERTA					
Calgary - Project Management Office - Air Operations Building	-	488	279	209	-
Air Operations Building Control Tower	23,256	15,916	-	689	15,227
Edmonton - Integrated Communication Control Systems Simulator	-	339	205	117	17
Lethbridge - Replacement of Air Traffic control Tower	1,799	2,381	-	46	2,335
Villeneuve - Construction of permanent Control Tower	2,264	1,772	1,577	195	-
BRITISH COLUMBIA					
Enderby - Conversion of Very High Frequency Omni-range to Doppler Very High Frequency Omni-range	1,346	956	100	856	-
Nanaimo - Replacement of Flight Service Station	1,555	766	475	291	-
Vancouver - Installation of Localizer Runway 08	293	255	-	255	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Fort Smith - Installation of Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance Measuring Equipment	982	884	221	172	491
Pelly Bay - Non-Directional Beacon Relocation	843	825	-	825	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
NEW BRUNSWICK					
SAINT JOHN NATIONAL AIRPORT					
Modifications to Air Terminal Building	-	1,250	635	615	-
QUEBEC					
DORVAL NATIONAL AIRPORT					
Building alterations to meet Dominion Fire Commission standards	-	1,550	100	650	800
Construct multi-level parking lot	-	16,530	450	8,155	7,925
Landscaping and signage	-	900	50	850	-
Repair access route	-	1,425	100	725	600
Repairs to baggage room	-	425	25	400	-
Repairs to stone and terrazo surfaces	-	325	100	225	-
Repairs to public washrooms.	-	550	30	520	-
Replace lighting equipment for taxiways	-	328	270	58	-
Replace underground drainage pipes	-	820	546	274	-
Restore taxiway	-	522	40	482	-
Strengthen apron	-	5,324	218	2,743	2,363
Resurface runway 10-28	-	1,416	120	1,296	-
ONTARIO					
LONDON NATIONAL AIRPORT					
Upgrade electrical power system	-	963	40	923	-
THUNDER BAY NATIONAL AIRPORT					
Community development area .	-	3,147	300	1,424	1,423
Overlay Runway 12/30	-	3,500	-	3,500	-
Terminal apron expansion ...	-	1,100	20	1,080	-
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Toronto)					
Construct fillet 06R threshold	-	490	430	60	-
Provision of services area 2, stage 2	-	6,918	2,900	4,018	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Provision of services area 5	-	1,954	1,659	295	-
Rebuild portions T2 apron phase I	-	890	750	140	-
WINDSOR NATIONAL AIRPORT					
Replace water main	-	584	28	556	-
Resurface runway 07-25	-	1,356	70	1,286	-
Strengthen centre of runway 02-20	-	851	33	818	-
Upgrade electrical power system	-	668	34	634	-
SASKATCHEWAN					
REGINA NATIONAL AIRPORT					
Construct new taxi 'C'	-	1,940	20	1,920	-
Rebuild taxi, M1, M2	-	2,639	20	2,619	-
BRITISH COLUMBIA					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT					
Construct south side road system	-	950	525	425	-
Construct taxi N-26 connector	-	1,260	374	886	-
Resurface Laing Bridge	-	287	42	245	-
OTHER AIRPORTS					
QUEBEC					
St-Hubert -					
Replace field electrical centre	-	1,219	126	1,093	-
Resurface runway 06L-24R	-	1,269	110	1,159	-
ONTARIO					
Earlton - Refurbish runway 07-25	-	1,700	300	1,400	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Hamilton -					
Airport expansion including firehall ..	-	48,762	17,740	**14,278**	16,744
Construct fire training area	-	809	27	**782**	-
Kapuskasing - New Air Terminal Building	-	1,830	120	**1,710**	-
North Bay -					
Develop general aviation area	-	2,486	121	**2,365**	-
Upgrade electrical power system	-	455	34	**421**	-
Red Lake -					
Light aircraft Parking	-	650	90	**560**	-
Repair taxiway and apron	-	550	80	**470**	-
Sault Ste Marie - Expand Air Terminal Building.	-	9,477	734	**4,743**	4,000
Timmins -					
Develop new general aviation area	-	1,659	64	**1,595**	-
Reconstruct runway 10-28	-	1,740	93	**1,647**	-
Three-bay addition to equipment garage	-	738	36	**702**	-
SASKATCHEWAN					
Prince Albert - Construct Air Terminal Building.	-	1,026	614	**412**	-
ALBERTA					
Fort McMurray -					
Air Terminal Building expansion	-	19,331	3,365	**11,126**	4,840
Firehall	-	1,292	295	**997**	-
Overlay runway 07-25 .	-	1,389	381	**1,008**	-
Overlay taxiway 'B' and 'C' and Apron 1 .	-	260	92	**168**	-
BRITISH COLUMBIA					
Kamloops - Replace Air Terminal Building	-	6,623	2,023	**4,600**	-

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location (Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Requirements
		(thousands of dollars)			
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES					
Frobisher Bay - Construct Air Terminal Building and associated installations	-	6,035	600	**3,200**	2,235
Inuvik - Air Terminal Building expansion ...	-	8,940	600	**5,000**	3,340
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
HEADQUARTERS					
Built-in test equipment for Distance Measuring System (BITE)	-	1,200	700	**500**	-
Instrument landing system analyzer	-	2,350	350	**2,000**	-
Solid state very high frequency transmitters and receivers for air-ground communications.	-	9,415	3,500	**2,330**	3,585
Tube type instrument landing system replacement	-	12,469	1,375	**5,262**	5,832
REGULATORY SERVICES					
HEADQUARTERS					
Purchase ice reconnaissance aircraft	-	46,228	7,400	**20,605**	18,223
Purchase twenty Canadair CL-215 water bombers .	-	173,795	17,152	**46,820**	109,823
DIRECTION AND ADMINISTRATION					
QUEBEC					
Regional Office - Construction office building		16,514	550	**10,000**	5,964

4. Grants and Contributions

Figure 36 presents a summary of all grants and contributions made by the Program.

Figure 36: Details of Grants and Contributions ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	30	25	25
Contributions			
Contributions toward the operation of air services	35	481	358
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	584	234	1,642
Payment to European Space Research Organization for the operation and maintenance of the Aerosat Co-ordination Office	-	6	-
Contributions for the operation of municipal or other airports	16,397	16,220	14,595
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	30,962	23,685	7,884
Contributions towards the operations of Toronto Island Airport	-	1,309	332
Federal Summer Employment Opportunities Program	-	117	-
Contributions to flying clubs, schools and instructors	55	79	84
	48,033	42,131	24,895
	48,063	42,156	24,920

5. Program Revenues

Description of Revenue Sources

Over 95% of Program revenues come from the air transportation tax, rentals, concessions, and the fees charged for airport services (Figure 37 next page).

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers the funds to the Program. The air navigational services activity receives an allocation of 14% of the revenue from the tax. This allocation is intended to defray the costs of enroute air traffic services for domestic flights. The other 86% is allocated to individual airports based on the number of passengers taking off and landing at each airport in relation to the total numbers taking off and landing.

Rentals and Concessions: These revenues come mainly from the rental or lease of terminal building space and related facilities such as parking lots. There are two main types of leasing arrangements: (1) where the arrangement includes a charge based on a percentage of the sales made in the space leased (usually applies to operators of retail services such as car rentals, restaurants, shops and parking lots). (2) a fixed charge per square metre of space occupied. The most significant source of revenue is from the rental of space to airlines for ticket counters and offices.

Landing Fees: Landing fees, assessed on the basis of aircraft weight, also vary with the origin of the flight and the type of airport and aircraft used. The highest fee is for trans-Atlantic flights made by jet aircraft landing at one of the airports in the Self-Supporting Airports Revolving Fund. The lowest fee applies to a domestic flight made by turboprop aircraft landing at an airport located in northern Canada.

General Terminal Fees: These fees, applicable only at the 23 self-supporting airports, are levied when an aircraft makes use of an air terminal building for processing passengers. The fee is based on the seating capacity of the aircraft. The rate for international flights is higher than for domestic flights due to the need to provide more space for services such as customs and immigration clearance.

Other Revenue:

Other Nationally-Established Airport Fees: The other nationally established airport fees include the fuel concession fee and the passenger security fee. The fuel concession fee, the largest revenue producer of the fees in this category, is set at a fixed rate per litre of fuel pumped and is payable by the concessionaire operating the service.

Miscellaneous - Airports Activities: These range from recoveries for electricity and heat used by tenants to loading bridge, snow removal and garbage disposal fees.

Figure 37: Summary of Estimated 1984-85 Revenue, Recoveries and Other Receipts by Source and Activity ($000)

	1984-85 Estimates						
	Self-Supporting Airports	Other Airports	Air Navigational Services	Regulatory Services	Direction & Administration	Total	1983-84 Forecast Total
Revenue							
Air Transportation Tax	153,740	26,178	30,266	-	-	210,184	206,983
Rentals and Concessions	120,152	11,827	533	29	616	133,157	128,531
Landing fees	64,453	4,445	-	-	-	68,898	66,904
General terminal fees	43,102	-	-	-	-	43,102	38,423
Other Revenue	19,235	4,341	15,921	1,436	29	40,962	34,951
Total Revenue	400,682	46,791	46,720	1,465	645	496,303	475,792
Recoveries from:							
Self-Supporting Airports							
Air traffic control charge	-	-	84,622	-	-	84,622	80,520
Management services charge	-	49,551	-	-	8,067	57,618	51,421
	-	49,551	84,622	-	8,067	142,240	131,941
Marine Transportation Program							
Coast Guard helicopters and telecommunication services	-	-	920	10,958	-	11,878	12,314
Environmental Services Program							
Weather Services	155	500	1,276	-	-	1,931	2,053
Total Recoveries	155	50,051	86,818	10,958	8,067	156,049	146,308
Total Revenue and Recoveries	400,837	96,842	133,538	12,423	8,712	652,352	622,100
Other Receipts:							
Payments from Other Airports (Vote 80)	121,732	-	-	-	-	121,732	27,204
	522,569	96,842	133,538	12,423	8,712	774,084	649,304

Miscellaneous - Other Activities: Air Navigational Services also receives revenue from air traffic services to international flights passing through the north Atlantic and polar air routes, and from the use of the activity's telecommunication facilities to transmit non-air traffic related messages. These two types of revenue are expected to amount to $15.5 million in 1984-85. The principal sources of revenue in the regulatory activity are fees such as pilots' licence fees.

Assumptions Used to Project 1984-85 Revenue

Increases due to traffic changes are related to forecasts of the number of take-offs and landings (landing and general terminal fees) and to forecasts of the number of passengers (the air transportation tax and concession fees). Projected rate increases are subject to consultation with the aviation industry. Price level changes also affect the amount of revenue collected under the air transportaion tax. Because the tax structure is partially tied to a percentage of the ticket price, some additional revenues result from increases in average air fares. However, the air transportation tax revenue does not increase proportionately with increases in the average air fare because flat rates and maximum taxes apply for many fares. A similar set of circumstances applies to concession fees, which are based on a percentage of the concessionaire's sales.

Figure 38: 1984-85 Revenue-Traffic and Price Change Assumptions

Revenue Source		Traffic Increase (Decrease)	Price Increase	
			Rate Increase	Price Level Increase
Air Transportation Tax		4.0%	-	1.0%
Nationally Established Airport Fees				
Landing fees	Domestic	(0.9%)	5.0%	-
	International*	1.8%	10.0%	-
	Transoceanic	1.5%	-	-
General terminal fees	Domestic	(0.9%)	5.0%	-
	Non-Domestic	1.7%	5.0%	-
Concessions		4.0%	-	5.0%

* Fees on international operations are exempt from price restraint program.

Description of Recoveries

The Air Transportation Program also charges certain government users for the services they receive. These charges are referred to as recoveries. A description of the largest two follows.

Air Traffic Control Charge: The Air Navigational Services Activity includes all air traffic services, of which, a significant portion relate to control in the immediate vicinity of self-supporting airports. The Activity, therefore charges the Fund for these services. The charge is based on the costs of air traffic control towers and other air navigation facilities at an airport, as well as an allocation of a part of the costs of off-airport facilities, such as area control centres, which provide essential navigational services to aircraft approching and departing from the airport.

Management Services Charge: The Self-supporting Airports also receive management and functional services, the latter including expertise in emergency and security services, maintenance and construction of facilities, personnel, finance, planning and administration. The charge for these services is 30% of the direct personnel and other operating costs incurred by the self-supporting airports. The Other Airports are credited with 86% of this charge. The balance is credited to the Direction and Administration activity.

B. Self-Supporting Airports Revolving Fund

1. Financial Summary by Airport

The self-supporting group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport and by category of airport (Figures 39 to 41)

Figure 39: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1984-85 Estimates ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	3,156	14,383	(11,227)	5,893
Halifax	13,145	17,523	(4,378)	5,842
Mirabel	17,746	65,914	(48,168)	491
Lester B. Pearson (Toronto)	122,406	82,094	40,312	13,845
Winnipeg	19,184	22,522	(3,338)	2,422
Calgary	37,103	34,971	2,132	9,874
Edmonton	23,826	19,964	3,862	1,620
Vancouver	56,589	38,568	18,021	6,451
	293,155	295,939	(2,784)	46,438
National Airports				
Charlottetown	2,587	4,340	(1,753)	11,580
Fredericton	2,648	4,184	(1,536)	1,392
Moncton	1,142	7,467	(6,325)	2,596
Saint John	2,831	4,802	(1,971)	6,009
St. John's	3,343	7,949	(4,606)	8,074
Sydney	2,718	4,239	(1,521)	2,184
Dorval	52,137	41,630	10,507	17,898
Quebec	3,488	10,620	(7,132)	3,946
London	2,808	5,149	(2,341)	1,952
Ottawa	15,759	19,279	(3,520)	21,660
Windsor	2,735	4,277	(1,542)	4,246
Regina	3,466	9,279	(5,813)	22,031
Saskatoon	5,099	7,152	(2,053)	384
Thunder Bay	3,562	5,693	(2,131)	6,872
Victoria	3,359	6,480	(3,121)	5,662
	107,682	142,540	(34,858)	116,486
Total	400,837	438,479	(37,642)	162,924

Figure 40: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1983-84 Forecast ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	3,004	11,403	(8,399)	1,410
Halifax	12,268	15,553	(3,285)	6,015
Mirabel	17,074	60,986	(43,912)	1,193
Lester B. Pearson (Toronto)	119,805	77,921	41,884	26,541
Winnipeg	18,105	20,689	(2,584)	2,613
Calgary	35,190	31,484	3,706	2,736
Edmonton	22,375	18,616	3,759	5,000
Vancouver	55,386	35,896	19,490	10,461
	283,207	272,548	10,659	55,969
National Airports				
Charlottetown	2,445	2,999	(554)	8,149
Fredericton	2,500	3,725	(1,225)	1,189
Moncton	1,063	6,847	(5,784)	2,501
Saint John	2,664	4,356	(1,692)	2,655
St. John's	3,138	7,003	(3,865)	3,239
Sydney	2,562	3,714	(1,152)	2,325
Dorval	49,354	45,122	4,232	10,236
Quebec	3,261	9,682	(6,421)	4,179
London	2,581	4,912	(2,331)	1,510
Ottawa	14,885	18,120	(3,235)	7,598
Windsor	2,649	4,057	(1,408)	2,226
Regina	3,251	6,133	(2,882)	16,587
Saskatoon	4,784	6,331	(1,547)	2,042
Thunder Bay	3,317	5,047	(1,730)	2,340
Victoria	3,139	5,604	(2,465)	1,255
	101,593	133,652	(32,059)	68,031
Total	384,800	406,200	(21,400)	124,000

Figure 41: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1982-83 Actual ($000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	2,286	10,182	(7,896)	3,292
Halifax	11,143	13,887	(2,744)	6,033
Mirabel	22,163	51,337	(29,174)	2,340
Lester B. Pearson (Toronto)	114,821	71,031	43,790	16,716
Winnipeg	16,968	19,016	(2,048)	3,460
Calgary	37,259	29,590	7,669	2,390
Edmonton	19,071	17,496	1,575	8,576
Vancouver	56,383	33,237	23,146	3,011
	280,094	245,776	34,318	45,918
National Airports				
Charlottetown	1,014	2,678	(1,664)	777
Fredericton	1,268	3,326	(2,058)	1,299
Moncton	1,474	6,113	(4,639)	824
Saint John	1,421	3,889	(2,468)	1,178
St. John's	3,433	6,253	(2,820)	2,269
Sydney	1,260	3,315	(2,055)	1,210
Dorval	46,155	39,408	6,747	4,540
Quebec	4,241	8,437	(4,196)	2,361
London	1,666	4,478	(2,812)	441
Ottawa	14,269	16,518	(2,249)	5,420
Windsor	1,971	3,663	(1,692)	1,131
Regina	3,993	5,637	(1,644)	1,763
Saskatoon	4,155	5,819	(1,664)	573
Thunder Bay	2,674	4,633	(1,959)	441
Victoria	3,806	5,164	(1,358)	1,519
	92,800	119,331	(26,531)	25,746
Total	372,894	365,107	7,787	71,564

2. Projected Use of Authority

The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17):

	($000)	
Authority		80,000
Drawdown		
Balance April 1, 1984	63,747	
Total Estimates (net cash required)	16,253	
Less:		
Balance March 31, 1985		80,000
Unused Authority as at March 31, 1985		NIL

C. Investment in Fixed Assets

Figure 42 presents a summary of the Program's investment in fixed assets at March 31, 1982. (Final figures for March 31, 1983 were not yet available when this document was prepared).

Figure 42: Air Transportation Program Fixed Assets at March 31, 1982 ($000)

	Total Cost	Accumulated Depreciation	Net Book Value
Land and improvements	301,291	2,926	298,365
Buildings	733,991	239,043	494,948
Support facilities and structures	894,795	396,643	498,152
Vehicles, furniture and equipment	154,291	70,419	83,872
Navigational and telecommunications equipment	87,314	24,290	63,024
Aircraft	51,302	20,627	30,675
Other assets	126,819	57,897	68,922
	2,349,803	811,845	1,537,958

Most of the investment in support facilities and structures consists of runways, taxiways and other airside surfaces at airports, and roads, bridges, ramps and parking areas. It also includes sewage and drainage, power and light, and heating and refrigeration systems. Other assets consist of developmental costs (including land acquisition costs) for expansion of facilities, the construction of which has not yet started plus miscellaneous other assets.

Depreciation is calculated using the straight-line method at the following annual rates:

Buildings	2½% to 5%
Support facilities and equipment	3% to 8%
Vehicles, furniture and equipment	4% to 20%
Navigational and telecommunications equipment	5% to 25%
Aircraft	8% to 10%

D. Cost Analysis

The Program's 1984-85 Estimates include all the revenues and most, but not all, of the expenditures that must be taken into account when the net operating cost is determined. Figure 43 provides an estimate of the net cost to operate the Program for 1984-85. It includes the following adjustments to its net financial requirements (Figure 1):

- the removal of capital expenditures; and
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Supply and Services, Treasury Board and other departments.
- the inclusion of the cost of accommodation provided without charge by this department.

Figure 43: Estimated Net Operating Cost of Program by Activity for 1984-85 ($000)

	1984-85					1983-84
	Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast Net Cost
Airports & Associated Ground Services						
Self-Supporting Airports	375,898	-	375,898	400,837*	(24,939)	(36,500)
Other Airports	142,292*	-	142,292	96,842	45,450	33,730
	518,190	-	518,190	497,679	20,511	(2,770)
Air Navigation Services	345,566	-	345,566	133,538	212,028	198,417
Regulatory Services	108,499	-	108,499	12,423	96,076	82,901
Direction and Administration	50,932	80,127	131,059	15,460	115,599	107,550
	1,023,187	80,127	1,103,314	659,100	444,214	386,098

* Excludes $121,732,000 related to Vote 80 (1983-84 - $27,204,000)

This Figure makes no provision for certain other adjustments that should be made to arrive at an estimate of the Program's net cost. These adjustments are:

- an allowance for depreciation;
- inclusion of the effect of increases or decreases in accounts receivable and inventories; and
- certain accrued expenses.

The 1984-85 allowance for depreciation for the Program as a whole would amount to $63 million (1983-84 $58 million). However, records are not detailed enough to provide a breakdown by Activity. Information about inventories and accounts receivable, other than for Self-Supporting Airports, is not available.

Surface Transportation Program Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	5-6
Section I	
Program Overview	
A. Plans for 1984-85	5-9
1. Highlights	5-10
2. Financial Summary by Activity	
B. Recent Performance	5-12
1. Highlights	5-13
2. Review of 1982-83 Financial Performance	
C. Background	5-14
1. Introduction	5-14
2. Legal Mandate	5-14
3. Program Objective	5-15
4. Program Organization for Delivery	
D. Planning Perspective	5-16
1. Environment	5-17
2. New Initiatives	5-18
3. Update on Previously Reported Initiatives	5-19
4. Program Effectiveness	
Section II	
Analysis by Activity	
A. Direction and Administration	5-23
B. Urban Transport	5-27
C. Road Safety and Motor Vehicle Regulation	5-30
D. Highway Transport	5-35
E. Water Transport	5-39
F. Rail Freight Transport	5-46
G. Rail Passenger Transport	5-53
Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	5-58
1. Expenditures by Object	5-59
2. Personnel Expenditures	5-61
3. Capital Expenditures	5-62
4. Grants and Contributions	5-64
B. Cost Analysis	
C. 1982-83 Main Estimates: Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity	5-65

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend $1,199,596,000 to operate the Surface Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. This amount includes $13,226,000 of non-budgetary expenditures for equity purchases in the Canadian National Railway Company. Existing statutes authorize the expenditure of an additional $3,888,000 resulting in total program expenditures of $1,203,484,000.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85 $	1983-84 $	Change $
Budgetary			
Vote 85 - Surface Transportation - Operating expenditures	**27,386,000**	28,426,000	(1,040,000)
Vote 90 - Surface Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions including: (a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act; (b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and (c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1984 $50 per month instead of $20 per month as fixed by the Act ..... (Words as previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**310,877,000**	564,574,158	(253,697,158)
Vote 95 - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty: (a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby-Saint John ferries and terminals, and (b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals ..... (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**164,707,000**	158,864,000	5,843,000

	ESTIMATES		
	1984-85 $	1983-84 $	Change $
Budgetary - Continued			
Vote 100-Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract of discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977 ..... (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**679,400,000**	763,800,000	(84,400,000)
Vote 105 - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services ..... (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**2,000,000**	2,000,000	....
Vote 110 -Payments in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and with the principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period ..... (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	**2,000,000**	21,000,000	(19,000,000)
Statutory - Payments to the Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal	**2,390,000**	2,200,000	190,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	**1,498,000**	1,404,000	94,000
	1,190,258,000	1,542,268,158	(352,010,158)
Non-Budgetary			
Vote L115 - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue ..... (As previously provided in appropriation Act No. 2, 1983-84)	**13,226,000**	69,084,000	(55,858,000)
Total Program	**1,203,484,000**	1,611,352,158	(407,868,158)

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of appropriations for 1982-83

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Budgetary	$	$	$
Vote 60 - Surface Transportation-Operating expenditures	22,424,000	24,102,774	**20,998,246**
Vote 65 - Surface Transportation-The grants listed in the Estimates and contributions including: (a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act; (b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and (c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1982 $50 per month instead of $20 per month as fixed by the said Act	188,220,000	445,333,215	**440,980,284**
Vote 70 - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty: (a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby - Saint John ferries and terminals, and (b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals	152,872,000	152,872,000	**153,062,595***
Vote 75 - Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation	400,000	1,125,000	**1,124,469**
Vote 76 - Payment to the Northern Transportation Company Limited in respect of the suspension of service to Great Bear Lake from 1979 to 1980.	-	19,114	**19,114**

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	$	$	$
Budgetary			
Vote 80 - Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of the Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977	506,000,000	610,991,333	**603,936,170**
Vote 85 - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services	4,000,000	4,000,000	**1,023,678**
Vote 90 - Payments to the Canadian National Railway Company (CNR) in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and the principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period	25,000,000	25,000,000	**20,759,325**
Statutory - Payments to the Canadian Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal.	2,045,000	1,935,164	**1,935,163**
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,239,000	1,370,300	**1,370,300**
	902,200,000	1,266,748,900	**1,245,209,344**
Non-Budgetary			
Vote L95 - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue	38,400,000	47,368,000	**47,368,000**
Total Program	940,600,000	1,314,116,900	**1,292,577,344**

*Overutilization of current year's appropriation resulted from Payable at Year End (P.A.Y.E.).

Section I
Program Overview

A. Plans for 1984-85

1. Highlights

The Surface Transportation Program has established these 1984-85 goals:

- to implement certain elements of the government's Western Transportation Initiative, whose objective is to ensure the provision of adequate rail capacity and a more efficient grain transportation system in Western Canada (see pages 5-18 and 5-46);
- to provide surface transportation assistance to more effectively meet the needs of Canada's regions (see page 5-23);
- to improve the services and stabilize the costs of the rail passenger system throughout Canada (see pages 5-17 and 5-53);
- to control the growth of subsidies for ferry and coastal shipping services while maintaining adequate service levels (see page 5-39);
- to provide financial assistance of $32 million for Phase II of the Atlantic provinces highway strengthening and improvement programs (see page 5-35);
- to continue efforts with the provinces and industry to increase the uniformity of motor carrier regulations across the country and, where desirable, to promote the selective deregulation of the industry (see page 5-35);
- to contribute to a reduction in roadway traffic fatalities as part of a five-year plan to ensure that total fatalities during the period 1984-88 are lower than the comparable period 1979-1983 (see pages 5-21 and 5-30);
- to contribute to a reduction in fuel consumption to 8.6 L/100 km for the 1985 passenger car fleet (see pages 5-22 and 5-30); and
- to provide financial assistance of $54.3 million for surface transportation projects under the Special Recovery Capital Projects Program (see page 5-17).

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Budgetary				
Direction and Administration	9,273	10,948	(1,675)	5-23
Urban Transport	16,690	67,107	(50,417)	5-27
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	13,390	542	5-30
Highway Transport	64,452	75,458	(11,006)	5-35
Water Transport	198,267	188,627*	9,640	5-39
Rail Freight Transport	194,326	417,023	(222,697)	5-46
Rail Passenger Transport	693,318	614,931	78,387	5-53
	1,190,258	1,387,484	(197,226)	
Non-Budgetary				
Water Transport				
Investment in CN	13,226	69,084	(55,858)	5-45
	1,203,484	1,456,568	(253,084)	
Authorized person-years	301	306	(5)	

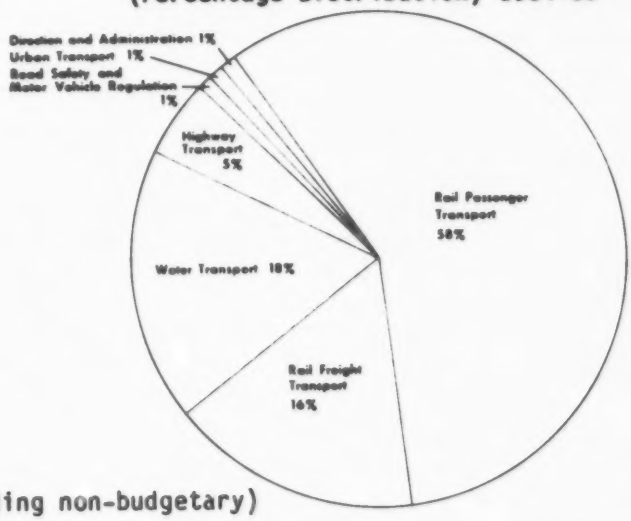
* Includes $1.16 million for Northern Transportation Company Limited

The 1984-85 estimated expenditures of $1.203 billion represent a net decrease of $253.1 million or 17% below the 1983-84 forecast. Major items accounting for the change include:

	($ Million)
• transfer of responsibility to the CTC for payments to the railways for losses incurred in the transportation of grain (Rail Freight Transport)	(182.6)
• increase in payments to VIA Rail Canada for the operation of rail passenger services ($28.8 million) and for acquisition and renovation of plant and equipment ($37.2 million) (Rail Passenger Transport)	66.0
• decrease due to the completion of the current Urban Transportation Assistance Program (Urban Transport)	(55.4)
• decrease in funds provided for the purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions (Water Transport)	(55.8)
• decrease in cash flow for highway construction payments ($10.9 million) and to the Newfoundland railway containerization program ($19.0 million) (Highway Transport and Rail Freight Transport)	(29.9)

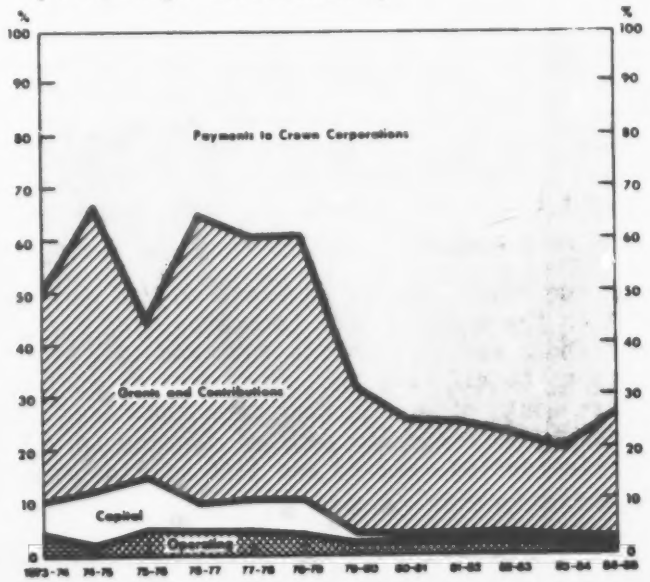
	($ million)
• decrease in payments under the branchline rehabilitation program, pending a review of priorities (Rail Freight Transport)	(21.8)
• increase due to the commencement of grants for the Montreal commuter project (Rail Passenger Transport)	12.0

Figure 2: Gross Expenditures by Activity (Percentage Distribution) 1984-85



(Including non-budgetary)

Figure 3: Gross Expenditures by Expense Category (Percentage Distribution)



(Excluding non-budgetary)

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1983-84 are:

- The government's Western Transportation Initiative moved closer to resolution with the passage of the Western Grain Transportation Act (see page 5-18).

- Expenditures totalling $327 million were made on regional transportation programs to revitalize the Newfoundland railway, improve potato distribution on Prince Edward Island, purchase 1380 additional hopper cars, continue the Prairie branch line rehabilitation program, assist highway construction and provide urban transportation assistance.

- Expenditures totalling $129 million were approved under the government's Special Recovery Capital Projects Program for surface transportation projects during the period 1983-84 to 1985-86 (see page 5-17).

- Approval was obtained for VIA to construct maintenance facilities in Montreal, Toronto, Halifax and Winnipeg at a total estimated cost of $305 million (see page 5-17).

- Forecast operating payments to VIA Rail Canada are $110 million less than Main Estimates as a result of the 6 & 5 program, better management of equipment use and improved financial management (see page 5-19).

Highlights of the Program's performance during 1982-83 are:

- Actual financial requirements were $352 million or 37% higher than originally outlined in the 1982-83 Main Estimates, due mainly to an expansion of financial support for rail transport. This arose from the government's Western Transportation Initiative and greater-than-originally-projected operating subsidies for VIA Rail Canada Inc. (see pages 5-13, 5-18 and 5-19).

- Although operating subsidy payments to VIA were greater than forecast in the 1982-83 Main Estimates, the rationalization of rail passenger services during 1981 and 1982 resulted in operating payments to VIA Rail Inc. that were an estimated $41 million lower than would otherwise have been the case. This helped the government to increase its capital funding to VIA Rail Inc. to $130 million during 1982-83 and $160 million in 1983-84 (see page 5-19).

- The following targets for road-safety and motor-vehicle-related programs were successfully achieved in 1982-83:

- traffic fatalities were reduced to 2.3 per 100 million kilometres (see page 5-21);
- fuel consumption for 1983 model cars sold in Canada averaged 8.3 L/100 km. The original target was 9 L/100 km (see page 5-22).

2. Review of 1982-83 Financial Performance

Figure 4: Financial Requirements by Activity ($000)

	Actual 1982-83	Main Estimates 1982-83*	Change
	$	$	$
Budgetary			
Direction and Administration	10,217	9,474	743
Urban Transport	53,916	54,705	(789)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	11,626	10,473	1,153
Highway Transport	40,951	1,340	39,611
Water Transport	184,216	188,047	(3,831)
Rail Freight Transport	339,627	130,526	209,101
Rail Passenger Transport	604,656	507,635	97,021
	1,245,209	902,200	343,009
Non-Budgetary			
Water Transport Investments in CN	47,368	38,400	8,968
	1,292,577	940,600	351,977
Person-Years	308	296	12

*The Main Estimates figures have been restated to conform with the revised break-out by activity adopted for 1984-85. For further details see Section III, page 5-65.

The difference between actual expenditures and the Main Estimates results mainly from the following major items approved by Supplementary Estimates:

	($ millions)
• contribution payments to the railways for revenue losses incurred from the transportation of grain ($130.4 million) and purchase of hopper cars for transporting grain ($81 million) (Rail Freight Transport)	211.4
• increase in operating and labour assistance payments to VIA Rail Canada of $106 million, less a decrease in capital payments of $8 million (Rail Passenger Transport)	98.0
• commencement of Phase II highway strengthening and improvement programs in the Atlantic provinces ($26.2 million) and transfer of highway subsidy programs from the Department of Regional Economic Expansion ($13.1 million) (Highway Transport)	39.3

C. Background

1. Introduction

The Surface Transportation Program discharges the federal government's responsibilities for urban, highway, water, rail freight and rail passenger transportation and for road safety and motor vehicle regulation. Because of the pervasive influence of transportation on the economy, there is considerable liaison with provincial governments and other federal government departments, such as the Departments of Energy, Mines and Resources, Environment and Public Works, which have particular transportation responsibilities. Crown corporations (CN, VIA and CN Marine) play a crucial role in providing surface transportation services. As well, the operations and funding of this Program are significantly affected by the economic and technical regulation of surface transportation by the Canadian Transport Commission.

The Program has regulatory responsibilities only in motor vehicle and tire safety, exhaust emissions and fuel consumption. Its single major operations facility is the motor vehicle test centre at Blainville, Quebec. The Surface Program has a minor capital responsibility arising from the ownership of four ferry terminals and four ships. Rather than operate facilities and provide services directly, it contracts for certain transportation services (e.g. rail passenger, ferry and coastal shipping) and makes significant contributions for the transportation of grain by rail, improvements to highway networks, and safer railway crossings.

2. Legal Mandate

The principal acts governing Program undertakings are the National Transportation Act (Parts III and IV), the Railway Act, the Canadian National Railways Act, the Motor Vehicle Transport Act, the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Railway Relocation and Crossing Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation.

3. Program Objective

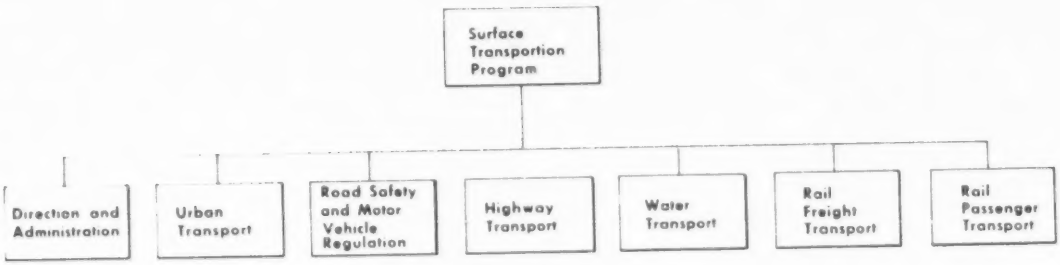
The Surface Transportation Program attends to the development and operation of a safe and efficient national surface transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and operates specific elements of this system.

In addition, the Program has sub-objectives that address safety, efficiency, equity and accessibility in the transportation system and support the federal government's social and economic objectives.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure is being changed, effective April 1, 1984. Two new activities, Road Safety and Motor Vehicle Regulation and Rail Passenger Transport, have been created from part of the former Highway Transport and part of the former Railway Transport activities. The balance of the Railway Transport activity has been combined with the former Grain Transport activity to create a new activity called Rail Freight Transport (Figure 5). The new structure is used to present the financial plan for 1984-85, along with the financial forecasts for 1983-84, and to report on actual financial performance for 1982-83. As a result, the 1982-83 financial plan as originally presented in that year's Main Estimates has been restated in terms of the new activity structure. (Figure 54, page 5-65, provides a comparison of the restated to the original break-out of the 1982-83 Main Estimates financial plan by activity.)

Figure 5: Activity Structure



Organization Structure: Each activity is the responsibility of a single Director General. Each Director General reports to the Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, who in turn reports to the Deputy Minister of Transport.

D. Planning Perspective

1. Environment

The Surface Program has grown significantly over the past 10 years in response to specific modal and regional problems. Major contributors to the growth in expenditures have been the rail passenger program (following the transfer of responsibility for administering rail passenger subsidies from the Canadian Transport Commission to Transport Canada), the increased costs to provide ferry services in Eastern Canada and assistance to the transportation of grain and construction of highways.

The Program experienced further temporary growth in 1982-83 and 1983-84 due to transitional arrangements related to implementation of the government's Western Transportation Initiative. The transitional arrangements consisted of interim payments to CN and CP for losses incurred in the transportation of grain. With the passage of the Western Grain Transportation Act, payment responsibilities have been assumed by the Canadian Transport Commission.

Decisions by the federal government on transport policy directly affect the level of resources employed by the Surface Program. Conversely, decisions on the nature and level of funding directly affect the levels of service provided and the ability of the Program to meet its other transport objectives.

Low real growth in the Gross National Product and in personal income have reduced traffic growth for all modes. Technological and other productivity increases are unable to entirely offset major increases in operating costs.

Public pressure continues in safety-related areas. The provinces, industry, road safety associations and consumer groups rely heavily on the federal government as the necessary catalyst to undertake and coordinate national safety initiatives. Similarly, in the past few years, emphasis has been on energy matters.

2. New Initiatives

Special Recovery Capital Projects Program: As part of this program, announced in the April 19, 1983 federal budget, funding was approved for $129 million in Surface Program expenditures commencing in 1983-84. Of this total, approximately $54 million is expected to be spent in 1984-85. Major program expenditures relate to highway construction projects, grade separation projects, and VIA Rail Canada station improvements.

Figure 6: Expenditures on Special Recovery Capital Projects by Activity ($000)

	1983-84	1984-85	Future Years	Total
	$	$	$	$
Urban Transportation	7,650	11,250	2,350	21,250
Highway Transport	19,448	29,932	27,920	77,300
Rail Freight Transport	483	-	-	483
Rail Passenger Transport	8,400	13,100	8,400	29,900
	35,981	54,282	38,670	128,933

VIA Rail Canada: A series of major initiatives is being taken to modernize services and to achieve better value for money. For example, approval has been received to provide funds to VIA for the construction of new maintenance facilities in Toronto at a total estimated cost of $98.7 million. As well, preliminary approval has been received to fund a similar facility in Montreal at an estimated cost of $146.9 million and facilities at Halifax and Winnipeg costing approximately $32.6 million and $27.5 million, respectively. The Montreal and Toronto facilities are required, in part, to accommodate the special maintenance needs of the new LRC equipment that VIA has purchased. Also, major infrastructure improvements are underway and will continue in 1984. VIA is also making managerial and operational changes and improvements in onboard services to provide more efficient and effective services from coast to coast. In addition, prototype train equipment for use on regional, light-density intercity and long-haul services is under development. VIA should be able to reduce operating costs substantially because of these initiatives.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Western Transportation Initiative: The government's decisions about a comprehensive policy dealing with Western Rail Transportation problems were presented to and enacted by Parliament as the Western Grain Transportation Act. It provides for:

- the compensation of railway companies for their legitimate costs of moving grain;
- a system of sharing the additional rail rates between grain shippers and the government, subject to a limitation (safety net) by which the rail grain rate may not exceed a percentage of the selling price of grain;
- the establishment of a Grain Transportation Agency and a Senior Grain Transportation Committee to promote improvements to system efficiency, to develop performance guarantees and to allocate cars;
- a special role for the CTC in respect of railway costing for grain, the administration of the government's payments to railways, the designation of grain-dependent branch lines, and the monitoring of railway capital investments, particularly on Prairie branch lines; and
- certain new responsibilities for the Minister of Transport related to determining the acceptability of railway capital investments, the imposition of holdbacks where investment is inadequate, and the acquisition and control of railway grain cars.

The Act also provides that, during the fiscal year 1984-85, a three- to five-member committee with the powers of commissioners under the Inquiries Act will prepare recommendations on the method of payment most conducive to grain transportation and agricultural development in Canada. The Committee report is to be tabled in Parliament by the Minister of Transport, who, during the 1985-86 crop year, also must complete a review in consultation with system participants dealing with several major issues as enumerated in the Western Grain Transportation Act. Additional legislative changes could result from the 1985-86 review.

In addition to the policy initiatives in the Act, the Western Transportation Initiative authorized the continuation of the hopper car and branch line rehabilitation programs. It was decided in 1983-84 to acquire an additional 3840 hopper cars at an estimated $287 million during the period 1983-84 to 1985-86. As well, the government approved an additional $372 million, increasing the funding limit to $1.072 billion for the branch line rehabilitation program.

Rail Passenger Transport: The VIA service reductions implemented in November 1981 and September 1982 influenced performance in fiscal year 1982-83. It is estimated that subsidies would have been higher than the actual subsidies by $41.2 million if the cutbacks had not been made. Capital investments partly funded from the cost savings have resulted mainly in the refurbishment of the existing VIA fleet, purchase of 10 additional LRC train sets and improvements to infrastructure. Annual government contributions to capital investment have increased from the 1981-82 base of $89 million to a planned $197.9 million in 1984-85. As well, substantial savings occurred in 1983-84 as a result of the 6 & 5 program, better management of equipment use, a new financial management structure and the implementation of a comprehensive management information system.

Water Transport: Renegotiation of the Tripartite Agreement with CN Marine and CN was completed toward the end of fiscal year 1983-84. This led to greater clarification of roles and responsibilities and improved management systems. In addition, a comprehensive audit of CN Marine has begun.

Atlantic Transportation: Evaluations of certain federal highway and rail programs in the Atlantic Provinces are still being pursued. No recommendation has been made on follow-ups to these programs.

4. Program Effectiveness

General: The federal government pursues its stated objectives for surface transportation mainly through the Program expenditures. This role is complicated because surface transportation includes three quite dissimilar modes of transport (railway, ferry and highway) and the federal government's jurisdiction varies within these three modes. Rail and interprovincial ferries are largely under federal jurisdiction, but the highway mode is primarily the responsibility of provincial governments.

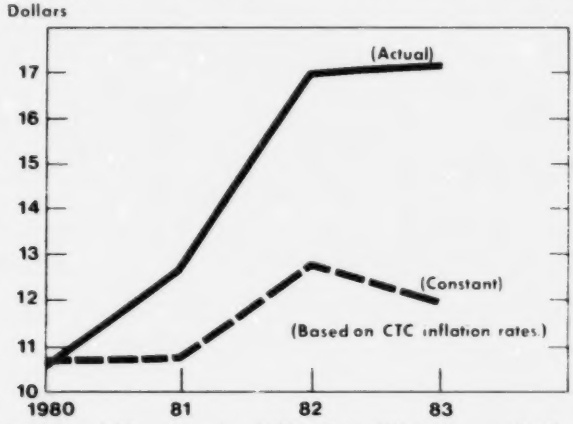
Because there are split jurisdictions and several non-quantifiable objectives, there are no comprehensive indicators of the extent to which the Program is "attending to the provision of a safe and efficient national surface transportation system". But there are specific measures of efficiency and safety for the major undertakings of the Surface Program, and together these can be used as a proxy for assessing overall Program effectiveness. These are presented in Figures 7 to 11, together with brief comments and cross references to greater detail in Section II, Analysis by Activity.

The Program meets its stated objectives in close cooperation with various other federal groups, with Crown Corporations, with other levels of government, and with industry. Thus changes in any of these measures of achievement cannot be attributed solely to the performance of the Program.

Efficiency: Two important indicators of the progress towards greater efficiency are the level of subsidies for rail passenger and ferry services.

Rail Passenger Program: One measure is the average level of federal subsidy per revenue passenger kilometre. This must be qualified because rail passenger services include a mixed service, from the relatively efficient inter-city services to those provided for access to remote areas. The latter are very poor financial performers but are provided to meet the basic transportation needs of the areas served. An improvement in the subsidy per revenue passenger kilometre (expressed in constant dollars) occurred in 1983 as a result of service changes and improvements in VIA's management of its resources.

Figure 7: Average Subsidy per Revenue Passenger Kilometre*

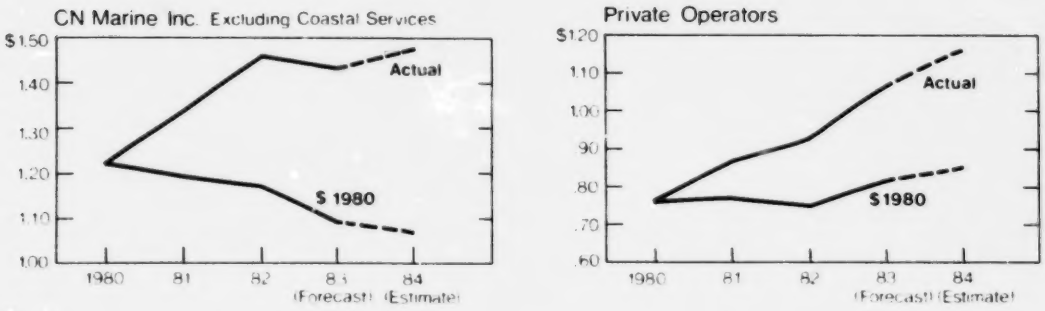


*A revenue passenger kilometre is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one kilometre".

Ferry Subsidies: Figure 8 shows the trend in average subsidy payments for all ferry services to which the Surface Transportation Program contributes. Again, the need to improve access to remote communities and promote economic development must be taken into account. More details are provided on page 5-39.

The federal government meets its constitutional commitments to Prince Edward Island and Newfoundland through CN Marine. The company also runs two services across the Bay of Fundy on behalf of the federal government. Factors such as the scope of activities, the type of ships required, the operating environment and the level of service requested by government limit the value of comparisons with other operators.

Figure 8: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered

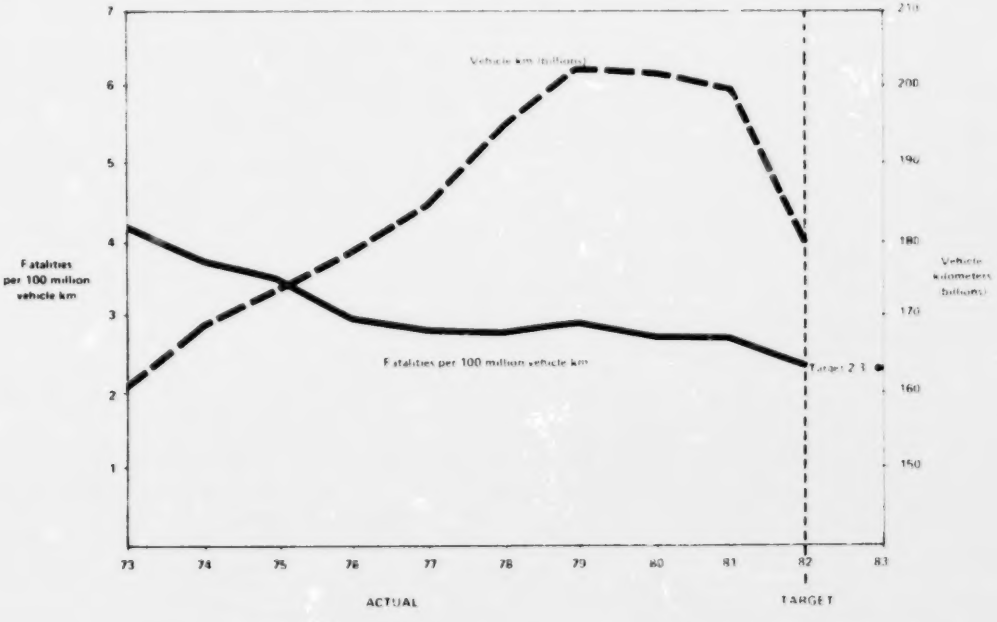


Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = Maximum Capacity of Vessel in auto-equivalent units X # of trips per vessel X crossing length in nautical miles.

Safety: The Program's major areas of emphasis are on motor vehicle and railway crossing safety.

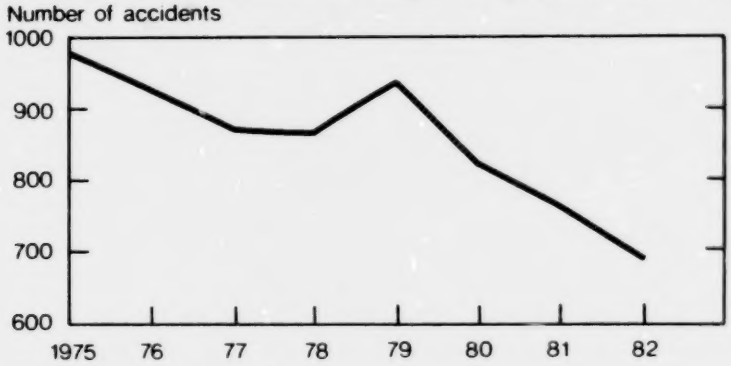
Motor Vehicle Safety: The Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 9 summarizes actual achievement and targets for this effort; more details are provided on page 5-32. The significant 1982 traffic fatality reductions were likely influenced by economic conditions as well as federal and provincial safety efforts.

Figure 9: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



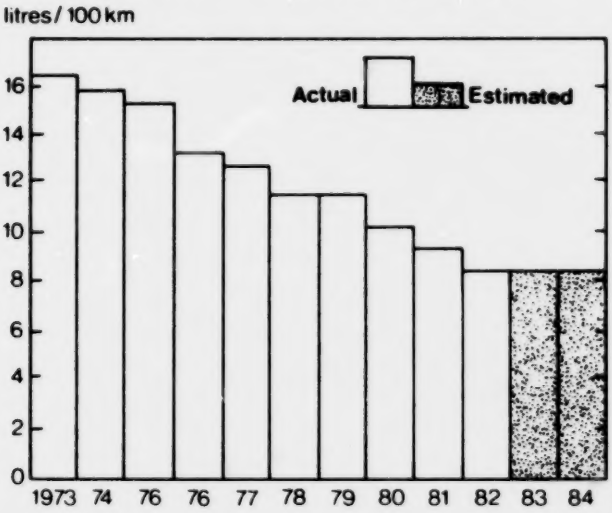
Railway Crossings: The Program contributes to the reduction of railway crossing accidents by providing financial assistance to the construction of grade separations. Details are on page 5-27.

Figure 10: Railway Crossing Accidents in Canada, 1975-1982



Fuel Consumption: The Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing and carefully monitoring voluntary fuel economy standards for new cars sold in Canada and by undertaking energy-related highway and motor vehicle R&D with industry and the provinces. Recent performance and future targets are presented in Figure 11 and explained in more detail on page 5-33.

Figure 11: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (L/100 km)



Vehicle Emissions: The federal government program of vehicle exhaust emission standards and enforcement continues to reduce fleet-average emission levels as new vehicles replace old ones. Overall levels of emissions are estimated to have decreased 25 to 30% since 1973. Additional information is provided on page 5-33.

Section II
Analysis by Activity

A. Direction and Administration

Objectives

To provide timely and effective direction, policy analysis, financial and administrative services to the Program.

A specific related goal is to identify methods to improve intermodal and inter-governmental transportation planning, to more effectively meet the needs of Canada's regions.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of total Program expenditures and 11% of person years. More than 74% of the expenditures for this activity are contributions and statutory payments.

Figure 12: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	459	6	1,801	8	(1,342)	(2)
Policy and Analysis	720	9	638	9	82	-
Planning, Finance, and Administration*	8,094	20	8,509	20	(415)	-
Total	9,273	35	10,948	37	(1,675)	(2)

* Includes contributions of $6,890,000 for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge (1983-84 Forecast $7,250,000).

1982-83 Financial Performance: No significant changes between 1982-83 planned and actual financial performance occurred, except for additional resources for studies and advertising related to the Crow issue.

Figure 13: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	1,303	9	450	6	853	3
Policy and Analysis	520	8	633	9	(113)	(1)
Planning, Finance and Administration*	8,394	22	8,391	20	3	2
	10,217	39	9,474	35	743	4

*Includes contributions of $ 7.1 million for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge (Main Estimates $ 7.3 million)

Description

Office of the Administrator and Deputy Administrator: The office manages and controls the undertakings and resources of the Program and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Policy and Analysis: The functions are to review, analyze and propose government and departmental policies affecting the Program.

Planning, Finance and Administration: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Program; to administer the use and maintenance of government rail cars; and to administer the contribution agreements between the federal government and the CNR related to the Supplementary Pensions for Newfoundland Employees, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employee's Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge.

Performance Information/Resource Justification

Planning, Finance and Administration: The resources needed for the three contribution agreements between the federal government and the CNR and for the use and maintenance of the government rail car service total $7,128,000 or 88% of the component's resources.

Supplementary Pensions - Newfoundland Employees: The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes towards costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949, in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1984-85 is approximately $1.7 million. After 1983, both the number of pensioners entering the plan and the federal government cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund: This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1984-85 is $2.8 million.

Victoria Jubilee Bridge: On June 1, 1962, the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into an agreement with CNR to provide compensation annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 14 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

Figure 14: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Foregone revenues	664	28	664	30	664	34
Maintenance costs	1,726	72	1,536	70	1,271	66
	2,390	100	2,200	100	1,935	100

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail Canada Inc. for use by the Prime Minister and Cabinet ministers. Four person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 15: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Personnel costs	121	51	114	51	121	61
Maintenance costs	117	49	111	49	77	39
	238	100	225	100	198	100

B. Urban Transport

Objectives

To improve the efficiency of the urban transportation system; to improve the standards of urban environmental quality and land use efficiency, to conserve energy, and to improve safety at railway crossings.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of the total 1984-85 Program expenditures and 1% of the total person-years. Approximately 98% of the funds for this activity are contributions.

Figure 16: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Payments for:						
Urban Transportation Assistance	-	-	55,400	-	(55,400)	-
Railway Relocations and Crossings	16,410	-	11,250	-	5,160	-
Policy and Administration	280	2	457	6	(177)	(4)
	16,690	2	67,107	6	(50,417)	(4)

1982-83 Financial Performance: There were no significant changes between actual and planned financial requirements. A minor change from the Main Estimates occurred because of a transfer of one project from Railway Relocations and Crossings to Urban Transportation Assistance.

Figure 17: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Payments for:						
Urban Transportation Assistance	52,600	-	52,700	-	(100)	-
Railway Relocations and Crossings	1,027	-	1,554	-	(527)	-
Policy and Administration	289	6	451	6	(162)	-
	53,916	6	54,705	6	(789)	-

Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. This activity, therefore, includes the financial support the federal government plans to provide for Railway Relocation and Crossing Act projects during 1984-85 and the six-year Urban Transportation Assistance Program (UTAP). The current UTAP will be completed on March 31, 1984. UTAP provided $230 million to the provinces for various urban transportation projects. Funds were allocated to the provinces on the basis of $10 per capita (1976 census).

Performance Information/Resource Justification

Urban Transportation Assistance Program: Under the current program, due to expire March 31, 1984, some 200 projects have received final approval to Sept. 1, 1983. Federal contributions to these projects will total $226.2 million.

Figure 18: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects

Type of Project	Number	UTAP Contribution ($ millions)
Urban Transportation Projects	73	24.6
Commuter Rail Projects	1	28.0
Surface Metro Projects	1	3.7
Rail Relocation Studies	7	0.4
Rail Relocations	1	3.0
Rail Grade Separations	117	166.5
	200	226.2

The urban projects have consisted of bus purchases, improvements to maintenance facilities, bus shelters and radio communications systems for existing transit systems, as well as the buy-out of private companies to form a public system and even the establishment of a complete transit system (transit study, purchase of buses, construction of a stronger facility, bus shelters and signs, a bus terminal and radio communication system). Special vehicles for the handicapped have been purchased, pedestrian walkways built and traffic or transportation studies have been carried out. A large project for the upgrading of the commuter rail facilities in Montreal has required a UTAP contribution of $30 million.

Railway Relocations and Crossings: Figure 19 details funding by type of project. Operation Lifesaver was a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 19: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Special Recovery Capital Projects Program	**11,250**	7,650	-
Regina Railway Relocation	**5,160**	1,200	-
Other Railway Relocation and Crossing Act Projects	-	2,325	952
Operation Lifesaver	-	75	75
	16,410	11,250	1,027

There are nine projects for grade separations in Ontario and New Brunswick included in the Special Recovery Capital Projects Program. The total federal contribution is $21.25 million. The Regina Relocation Project has a total federal commitment of $23.75 million, of which $3 million has been provided under the Urban Transportation Assistance Program.

In grade separation projects, the removal of hazardous automobile and train level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1974 was 1,074 with 114 fatalities while in 1982 there were 697 accidents with 76 fatalities. The number of injuries in the period went from 664 to 357. Further decreases are expected in all categories for the 1983 calendar year despite a 25% increase in motor vehicle registration since 1975. Improved fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations improvements but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

C. Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objectives

To contribute to the reduction of deaths, injuries and property damage resulting from motor vehicle use through improved safety of motor vehicles; to contribute to a reduction in health impairment by reducing exhaust emission levels of new motor vehicles; and to contribute to energy conservation by reducing the average fuel consumption of new motor vehicles.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to achieving fewer road fatalities during the period 1984-1988 than in 1979-1983, through improved vehicle and child restraint safety standards, increased safety information for the public, and cooperative programs with provincial governments to increase seat belt use and reduce impaired driving;
- to ensure new vehicles comply with the 1985 fuel consumption objective of 8.6 L/100 km, and to inform the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market;
- to ensure new motor vehicles do not exceed vehicle emissions levels for hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile).

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of the total 1984-85 Program expenditures and 46% of the total person-years.

Figure 20: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	138	13,390	139	542	(1)

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue, estimated at $.3 million in 1984-85, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1982-83 Financial Performance: Actual financial requirements for 1982-83 were 11% higher than originally planned. This was to maintain minimum levels of service in compliance and motor vehicle defects investigations areas, particularly with respect to the Motor Vehicle Test Centre and accident investigation teams. The additional resources and person-years were reallocated from other areas of the Program and from a special government summer student employment program.

Figure 21: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	11,626	145	10,473	131	1,153	14

Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of road systems, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

- road safety research and safety standards for new motor vehicles and parts,
- fuel consumption, and
- vehicle emissions.

These responsibilities are administered by the following elements of the Road Safety and Motor Vehicle Directorate:

Organizational Element	Responsibilities
Traffic Safety Standards and Research	data bases and related national statistics; research; standards.
Vehicle Safety and Energy Operations	compliance with standards and provisions of the fuel economy program; public complaints of alleged defects and correction by manufacturers/importers.
Motor Vehicle Test Centre	vehicle test programs; outside client and industry programs for motor vehicle improvements.
Planning and Regional Operations	accident investigations; development and dissemination of technical information.

Performance Information/Resource Justification

Road Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

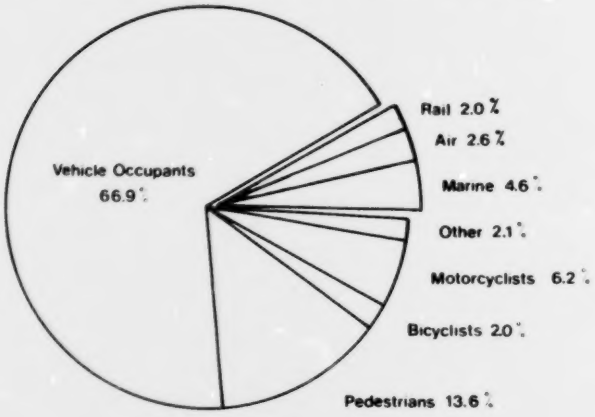
A contribution of $147,000 will be made to the Roads and Transportation Association of Canada. This non-profit association of voluntary members (federal/provincial/municipal governments, carriers, manufacturers, consultants, etc.) deals with policy, economic and technical issues for all modes of transportation. Also, contributions for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 31% from 1974 to 1978. Since 1978, program activities have continued to contribute to lower traffic fatality rates (see Figure 22), primarily through improved motor vehicle safety and identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government. Given that the 1982 traffic fatality reduction may turn out to have been an anomaly due largely to economic conditions, efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities as the economy improves. As shown in Figure 23, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents.

Figure 22: Driver Fatalities in Relation to Kilometres Driven

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Population in millions	22.0	22.4	22.7	23.0	23.3	23.5	23.5	23.7	24.3	25.0	
Vehicle km in billions	161	169	174	179	185	194	200	203	216	181	ESTIMATE 222
Driver seat belt use	N.A.	N.A.	22%	N.A.	43%	36%	43%	36%	38%	46%	
Fatalities	6,706	6,290	6,061	5,307	5,253	5,426	5,751	5,459	5,370	4,169	
Fatalities per 100 million veh-km	4.2	3.7	3.5	3.0	2.8	2.8	2.9	2.7	2.5	2.3	TARGET 2.3

Figure 23: Fatality Percentage by Mode of Transportation from Data Received from the Provinces



Based on Approximations for 1980

Fuel Consumption: Canada now consumes about 3.2 million terajoules of petroleum annually. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Program has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 24, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982. Additional resources of $225,000 and 3 person-years have been approved for 1984-85 to evaluate and develop proposed fuel consumption standards for the post-1985 period, establish improved data systems and draft supporting regulations.

Vehicle Emissions: Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Socio-economic impact analyses are being conducted jointly with the Department of the Environment for proposed changes in exhaust emission standards for the post-1985 period.

Figure 25 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 24: New Car Fleet Fuel Consumption Averages

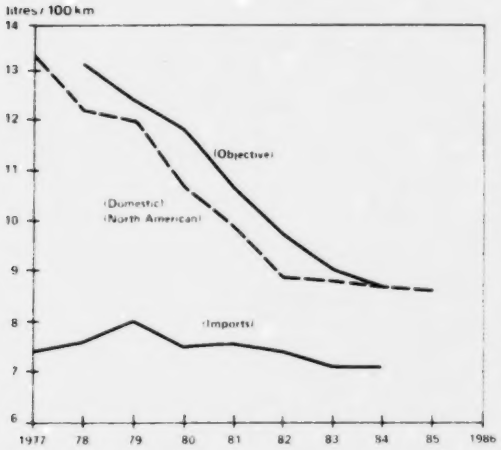
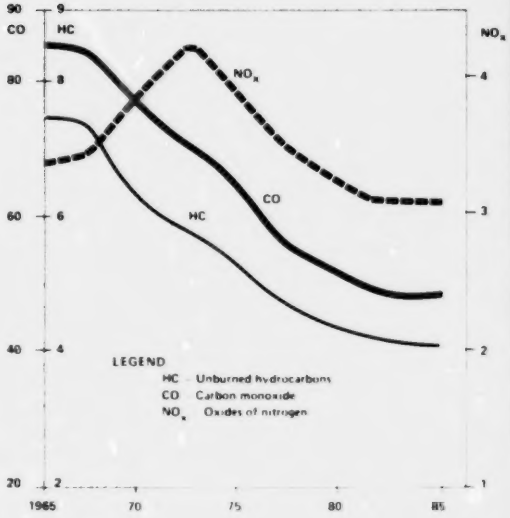


Figure 25: Predicted Average Automobile Emission Rates



Resource Requirements: Figure 26 provides a breakdown of activity expenditures and person-years by organizational unit.

Figure 26: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	**P-Y**	**$**	**P-Y**	**$**	**P-Y**
Standards & Research	**1,400**	**34**	1,341	34	59	-
Safety & Energy Operations	**3,947**	**51**	3,791	52	156	(1)
Motor Vehicle Test Centre	**2,707**	**29**	2,601	29	106	-
Planning & Regional Operations	**5,878**	**24**	5,657	24	221	-
	13,932	**138**	13,390	139	542	(1)

D. Highway Transport

Objectives

To promote the safe and efficient flow of people and goods by motor vehicles across provincial and international boundaries and to ensure the adequate provision and maintenance of a continuous highway network in Canada, nationally and regionally.

Specific related goals and initiatives are:

- to continue efforts with the provinces and industry to increase uniformity in regulations, to reduce or remove unnecessary regulations and to monitor and improve US/Canada trucking regulatory regimes;

- to administer the Federal/Provincial Primary Highway Strengthening/Improvement Program (Phase II) in the Atlantic Region where, in 1984-85, contributions of $32.06 million will be made to support upgrading of links of the national primary highway network;

- to administer $29.9 million that will be spent in providing assistance in Newfoundland and New Brunswick for road construction and improvement on selected highway and secondary roads under the government's Special Recovery Capital Projects Program; and

- to manage and co-ordinate a 3-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser in Newfoundland.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 5% of the total 1984-85 Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 27: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	**23,000**	-	18,000	-	5,000	-
Phase II of Newfoundland Program	**9,060**	-	15,540	-	(6,480)	-
General Development Agreements (DREE)	**-**	-	20,246	-	(20,246)	-
Special Recovery Program - Newfoundland	**14,332**	-	10,488 (1)	-	4,144	-
Special Recovery Program - New Brunswick	**15,600**	-	8,960	-	6,340	-
	61,992	-	73,234	-	(11,242)	-
Policy and Administration	**2,460**	**22**	2,224 (2)	22	236	-
	64,452	**22**	75,458	22	(11,006)	-

Note 1: Includes payment of $300,000 to Terra Transport for renovations to Windsor bus terminal.

Note 2: Includes capital expenditures of $200,000.

1982-83 Financial Performance: Figure 28 summarizes the major changes in financial requirements that occurred in 1982-83.

Figure 28: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	14,089	-	-	-	**14,089**	-
Phase II of Newfoundland Program	12,100	-	-	-	**12,100**	-
General Development Agreements (DREE)	13,142	-	-	-	**13,142**	-
	39,331	-	-	-	**39,331**	-
Policy and Administration	1,620*	20	1,340	18	**280**	2
	40,951	20	1,340	18	**39,611**	2

*Includes a payment of $236,000 related to Maritime bus improvement.

Explanation of Change: The change is due to the following major program additions approved in 1982-83 Supplementary Estimates:

- implementation of Phase II of the highway strengthening and improvement program for the Maritime provinces ($14.1 million) and Newfoundland ($12.1 million); and
- transfer of the highway funding program under General Development Agreements with the provinces from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada ($13.1 million).

Description

Payments for Highway Construction: The government enters into cost-sharing agreements with the provinces for the strengthening and improvement of primary and other selected highways. Highway construction programs provide such benefits as improved safety, increased capacity, reduced user costs, higher vehicle load limits, and reduced travel times.

Policy and Administration: This component contains the resources required to develop, implement and monitor policies and programs pertaining to highway construction and motor carrier operations. Responsibilities include negotiating and administering highway construction agreements and conducting engineering and economic evaluations of highway programs. Responsibility for the regulation of extra-provincial motor carrier operations has been delegated to the provinces under the Motor Vehicle Transport Act. The Highway Transport Directorate is responsible for promoting uniform provincial regulations and developing federal policies to ensure that such regulations do not impede efficient, effective inter-provincial and international trucking and bus operations.

Performance Information/Resource Justification

Highways Development: A second phase of the highway strengthening/improvement program was approved by Cabinet in 1982 for the three Maritime provinces (New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island). This involves an expenditure of $84 million, of which $23 million is estimated for 1984-85. A similar phase II program was approved in that year for Newfoundland, where the federal outlay will amount to $36 million, of which $9.06 million is estimated for 1984-85. The current program in Newfoundland runs for three years (1982-83 to 1984-85) and the agreements with the Maritime provinces last for five years (1982-83 to 1986-87). Between 1977 and 1982, $100 million in federal funds was disbursed for phase I of the same program in the four Atlantic provinces.

Highway programs under General Development Agreements with the provinces, transferred from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada in 1982, involved the completion of the upgrading and construction of roads in British Columbia, New Brunswick and Quebec.

Additional highway funding programs under the Special Recovery Capital Projects Program for road construction and improvement activities on selected highways and secondary roads in New Brunswick and Newfoundland were approved by Cabinet in 1983-84. Both programs run for three years (1983-84 to 1985-86) and will involve total federal expeditures of $35 million in Newfoundland and $42 million in New Brunswick during the agreement period.

Figure 29: Contributions to Primary Highways Strengthening Program by Province ($000)

		To 1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	Forecast 1983-84	Total
		($000)	($000)	($000)	($000)	($000)	($000)	($000)	($000)	($000)
B.C.	(1)	6,401	3,599	2,500	-	-	-	-	-	12,500
	(3)	-	-	-	-	-	-	704	-	704
Alta.	(1)	7,500	2,500	2,500	-	-	-	-	-	12,500
	(2)	20,194	8,048	9,205	5,885	-	-	-	-	43,332
Sask.	(1)	7,500	2,500	2,434	2,500	7,500	-	-	-	22,434
	(2)	17,978	8,310	8,734	5,554	-	-	-	-	40,576
Man.	(1)	6,435	2,500	1,378	6,158	-	-	-	-	16,471
	(2)	26,105	12,088	13,889	8,102	-	-	-	-	60,184
Que.	(3)	-	-	-	-	-	-	10,851	19,811	30,662
N.S.	(2)	-	5,175	10,254	15,049	1,522	-	6,892	8,200	47,092
N.B.	(2)	-	85[illegible]	4,449	8,360	9,661	7,681	5,747	8,000	44,748
	(3)	-	-	-	-	-	-	1,587	435	2,022
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	8,960	8,960
P.E.I.	(2)	-	423	2,242	2,989	1,346	-	1,449	1,800	10,249
Nfld.	(2)	-	-	9,805	15,984	3,628	583	12,100	15,540	57,640
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	10,188	10,188
Total ($000)		92,113	45,993	67,390	70,581	23,657	8,264	39,330	72,934	420,262

(1) Prairie Northland Highway Program
(2) Primary Highway Strengthening/Improvement Plan
(3) Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)
(4) Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP)

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. In some cases, for example final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints. Results of the Atlantic highways strengthening programs to date are as follows:

N.S. 197.8 km of grading, structures, interchanges and stabilization; 440.2 km of final paving of main highways, interchange ramps, connectors, etc.; including construction of five bridges and improvements to one other; widening of one overpass and one interchange.

N.B. 130.9 km of grading; 201.1 km of paving; 15.2 km of clearing; and fifteen structures (three bridges, one interchange and eleven overpasses/underpasses).

P.E.I. 63.4 km of rehabilitation and paving; two structures (bridges and approaches).

NFLD. 240.7 km of reconstruction and paving; 246.8 km of grading; 70 km of cutting; provision of two structures and improvements to four others.

E. Water Transport

Objective

To attend to the development and operation of safe, efficient, and adequate coastal steamship and ferry services in accordance with commitments made under the Terms of Confederation with P.E.I. and the Terms of Union with Newfoundland and the responsibilities accepted on the basis of government policy decisions.

Specific related initiatives for 1984-85 are:

- to maintain existing service levels and to strive for improved performance by operators;
- to limit growth in subsidy requirements by better contracting processes and tighter control of costs; and
- to negotiate changes in the arrangements under which ferry support payments are made to Newfoundland and Quebec.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 18% of the total 1984-85 Program expenditures and 9% of total person-years. Grants, contributions and payments to CN Marine for ferry and coastal shipping services make up 99% of the activity's expenditures.

Figure 30: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	19,500	-	18,558	-	942	-
Private Operators	11,310	-	9,294	-	2,016	-
CN Marine	164,707	-	156,864	-	7,843	-
Northern Transportation Company Limited*	-	-	1,160	-	(1,160)	-
	195,517	-	185,876	-	9,641	-
Policy and Administration	2,750	27	2,751	27	(1)	-
Total	198,267	27	188,627	27	9,640	-
Non-Budgetary						
Share Purchase in CN	13,226	-	69,084	-	(55,858)	-

*Resources and responsibility for the Keewatin Resupply Operation provided by Northern Transportation Company Limited will be transferred to the Marine Program for 1984-85 and beyond.

Revenue is generated through the annual chartering of four vessels owned by Transport Canada. This revenue, estimated at $1 million in 1984-85, is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1982-83 Financial Performance: Figure 31 shows the variations that occurred between actual and planned budgetary and non-budgetary expenditures for 1982-83. Over-all, financial requirements were 2% higher than originally anticipated.

Figure 31: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	16,972	-	16,731	-	241	-
Private Operators	11,256	-	15,077	-	(3,821)	-
CN Marine	153,063	-	152,872	-	191	-
Northern Transportation Company Limited	1,143	-	400	-	743	-
	182,434	-	185,080	-	(2,646)	-
Policy and Administration*	1,782	26	2,967	27	(1,185)	(1)
Total	184,216	26	188,047	27	(3,831)	(1)
Non-Budgetary						
Share Purchase in CN	47,368	-	38,400	-	8,968	-

*Includes capital expenditures of $310,000 (Main Estimates $932,000)

Explanation of Change: Cash requirements for CN share purchases exceeded original projections because of an acceleration in payments for the construction of the new Gulfspan vessel. Payments to private operators were less than originally forecast because the government bought out of an agreement it had with one of the operators (Newfoundland Steamships Limited). In addition, savings of approximately $4 million occurred in 1982-83 compared to 1981-82 as a result of productivity improvements, the reduction of ports of call within the Newfoundland coastal service, and changes in the North Sydney - Argentia service from a two- to a one-vessel operation.

Description

Payments for Ferry and Coastal Shipping Services: The federal policy limits eligibility for water transport financial assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are ferry services that the federal government must support under the Terms of Union with Newfoundland and the Terms of Confederation with Prince Edward Island. The recipients of financial assistance under this policy are:

- Newfoundland, Quebec and British Columbia;
- five private operators of ferry services on the East Coast; and
- CN Marine Inc. (and its parent Canadian National), operator of five passenger and highway vehicle ferry services, two rail car ferry services in the Atlantic provinces, and the Newfoundland coastal service.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. Responsibilities include setting levels of service for subsidized water transport, negotiating and monitoring performance against operating contracts with CN Marine Inc., its parent CN, and private operators of ferry services, negotiating agreements with provincial governments for shared-cost ferry services and ensuring a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water services.

Performance Information/Resource Justification

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Provinces: In return for a commitment by the Provinces of Newfoundland and Quebec to provide adequate services in specific areas and by British Columbia to ensure adequate passenger and cargo services on the West Coast generally, the Department of Transport pays annual grants to the three provincial governments. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. Figure 32 shows the payments made, or to be made.

Figure 32: Grants to the provinces ($000)

	1981-82 Actual	1982-83 Actual	1983-84 Forecast	1984-85 Estimates
British Columbia	11,011	12,542	13,684	14,380
Newfoundland	1,737	1,958	2,140	2,247
Quebec	2,198	2,472	2,734	2,873
Total	14,946	16,972	18,558	19,500

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Private Operators: Subsidy payments are made to private operators to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services in this category are inter-provincial except the Black's Harbour/Grand Manan service in New Brunswick and the Placentia Bay service in Newfoundland. Figure 33 shows subsidy payments for the acquisition of ferry services from private carriers.

Figure 33: Subsidy Payments for the Acquisition of Ferry Services from Private Carriers

Service	Estimates 1984-85			Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	($000)			(% of Eligible Costs)			
Private Carriers							
Woods Islands, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	9,872	3,182	6,690	67.7	66.5	63.6	65.9
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd.)	1,383	533	850	61.5	55.5	56.8	60.3
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Meules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,565	2,237	2,328	51.2	50.5	49.4	49.7
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd.)	848	589	259	30.5	32.2	33.7	32.7
Argentia, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise in Placentia Bay (Puddister Trading Co. Ltd.).	510	20	490	96.1	95.5	95.0	0
Montreal, P.Q. to Corner* Brook/St. John's, Nfld. Cargo Service (Newfoundland (Steamship Limited)	0	0	0	0	0	0	18.0
Unallocated	693	0	693	N/A	N/A	N/A	N/A
Total	17,871	6,561	11,310	-	-	-	-

*Subsidy discontinued in 1981-82

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to CN Marine and CN: Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry and coastal shipping services under operating contracts with the Department of Transport. The department also has contracts with CN for a subsidy to offset charges by CN Marine Inc. for the carriage of rail cars by ferry between the mainland and the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually, subject to the terms and conditions of the Tripartite Agreement between Transport Canada, CN and CN Marine Inc. which has recently been reviewed.

The operating contracts are by calendar year to correspond with the companies' fiscal year. Figure 34 shows the allocation of planned 1984-85 payments by calendar year.

Figure 34: Allocation of Planned 1984-85 Payments to CN Marine Inc. and CN by Calendar Year ($000)

1984 calendar year	
Forecasted payments	162,707
Less funding provided from previous years' appropriation	40,536
	122,171
1985 calendar year	
Provision for first quarter	42,536
	164,707

Figure 35 outlines the basis used to arrive at the level of payments to CN Marine Inc. and CN for calendar year 1984. Figure 36 details these payments by ferry service offered.

Figure 35: Basis for Payments to CN Marine Inc. and CN (by calendar year in $000)

	Forecast 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
Operating expenses	**156,437**	145,826	146,372	138,719
Depreciation	**12,100**	11,400	8,517	8,464
Administration and other unallocated items	**19,800**	18,888	16,725	16,833
Total expenses	**188,337**	176,114	171,614	164,016
Profit allowance	**20,000**	20,400	16,507	9,313
Total eligible costs	**208,337**	196,514	188,121	173,329
Revenues from users	**45,130**	42,179	37,451	34,255
Interest income	**500**	800	1,888	1,974
Federal government payments	**162,707**	153,535	148,782	137,100*

* In 1982 a payment of $5.9 million was made to cover the cost of living adjustment (COLA) clauses for the employees of the above companies. These payments pertained to the 1981 operating year but were not determinable until 1982. These payments are not reflected in the numbers presented here.

Figure 36: Payments to CN Marine Inc. and CN by Ferry Service (calendar year)

Ferry Service	Forecast 1984 Eligible Costs	Forecast 1984 Revenues	Forecast 1984 Amount of Subsidy	Forecast 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
				Federal Subsidy Level			
	($000)			($)			
North Sydney/Port-aux-Basques							
- Water	59,166	13,608	**45,558**	**77.0**	77.2	78.5	78.0
- Rail	25,341	4,189	**21,152**	**83.5**	83.5	88.5	91.9
North Sydney/Argentia	8,794	2,286	**6,508**	**74.0**	74.2	78.1	77.3
Newfoundland Coastal	42,159	3,109	**39,050**	**92.6**	92.6	93.1	92.7
Tormentine/Borden							
- Water	36,302	7,015	**29,287**	**80.7**	80.7	78.8	77.7
- Rail	3,448	194	**3,254**	**94.4**	95.2	95.6	95.3
Digby/Saint John	16,475	6,712	**9,763**	**59.3**	57.7	47.0	53.0
Yarmouth/Bar Harbor *	16,152	8,017	**8,135**	**50.4**	50.2	38.8	38.2
Yarmouth/Portland *	0	0	**0**	**0**	0	77.0	80.4
Interest	500	500	**0**	**0**	0	0	0
Total	208,337	45,630	**162,707**	-	-	-	-

* The Yarmouth/Portland service was terminated on December 31, 1982, and the Yarmouth/Bar Harbour Service was extended to a year round from a summer-only service. It is estimated that savings of approximately $2.5 million will be realized in 1983-84.

CN Share Purchase (non-budgetary): A $164.8 million fund has been established to finance fixed asset acquisitions by CN Marine Inc. The original balance of the fund, created under the Tripartite Agreement, has been increased during 1983-84 by $21.7 million; $6.7 million is an allowance for inflation relative to funds not drawn in accordance with the original plan, and the other $15 million represents a contribution towards the Gulfspan vessel project from the Department of Regional Industrial Expansion. Under the terms of the Agreement, the Government of Canada purchases shares in CN, who, in turn, must apply the funds to purchase shares in its subsidiary, CN Marine Inc.

Most of the current capital funds are being used by CN Marine to acquire a new ferry (the Gulfspan vessel project). The remaining $13.2 million in the fund will likely be drawn down during 1984-85. After that, it is expected that CN Marine Inc. will finance its capital acquisitions through retained earnings or funds provided by CN.

F. Rail Freight Transport

Objectives

To contribute to the development and operation of a safe, efficient, and adequate national rail freight and grain transportation system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals and initiatives are:

- to ensure the provision of adequate rail capacity throughout the country, especially in Western Canada through the implementation of the government's Western Transportation Initiative;
- to assist in increasing the capacity of the grain handling and transportation system to handle, by 1985-86, a 50% increase in exports (to 30 million tonnes) from 1979-80 levels through the lease or purchase of hopper cars;
- to manage the rehabilitation of branch lines in the basic rail network approved by Governor-in-Council, to permit cars with a gross weight of 100,000 kg to travel at an average of 50 km/h throughout the year;
- to selectively monitor rail freight transport in Canada and, where necessary, to implement policies and programs, such as the special rail freight programs for Prince Edward Island and Newfoundland, to ensure an adequate level of railway services across the country.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 16% of total Program expenditures for 1984-85 and 18% of total person-years. Most of the expenditures (96%) are contributions to railway companies for the costs of rehabilitating prairie branch railway lines and to the Canadian Wheat Board for the leasing and purchase of grain hopper cars.

Figure 37: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Grain transportation support						
Branch line rehabilitation*	71,350	-	93,200	-	(21,850)	-
Acquisition of hopper cars	95,900	-	89,600	-	6,300	-
Leasing of hopper cars	17,718		22,718	-	(5,000)	-
	184,968	-	205,518	-	(20,550)	-
Compensation to Railways for losses incurred on grain transportation	-	-	182,600	-	(182,600)	-
Freight development - Nfld railway containerization	4,000	-	23,000	-	(19,000)	
Other freight development	-	-	1,603	-	(1,603)	-
Policy, planning and administration	3,478	34	2,781	35	697	(1)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,880	20	1,521	18	359	2
	194,326	54	417,023	53	(222,697)	1

* Branch Line Rehabilitation: In 1983-84 the government increased total program funding by $372 million to $1.072 billion. There is a decrease between the 1983-84 forecast and 1984-85 Estimates pending government direction on priorities for rehabilitation work.

The activity has three sources of revenues, estimated to total $1 million in 1985, that are credited directly to the Consolidated Revenue Fund and are not available for use by the activity.

Branch Line Rehabilitation Program equipment may be rented to the Railways when not required for rehabilitation work. Another source of revenue is the interest paid by the railways to the government for rehabilitation program funds advanced quarterly and not used at the end of each month. The third source of revenue comes from the rental of grain hopper cars to the railways for the winter grain movement when not required for the transportation of grain in western Canada.

1982-83 Financial Performance: Figure 38 shows the major components of expenditures.

Figure 38: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Grain Transportation Support						
Branch Line Rehabilitation	84,700	-	84,700	-	-	-
Acquisition of hopper cars	80,726	-	-	-	80,726	-
Leasing of hopper cars	18,336	-	12,000	-	6,336	-
	183,762	-	96,700	-	87,062	-
Compensation to Railways for losses incurred on grain transportation	130,400	-	-	-	130,400	-
Freight development - Nfld railway containerization	21,783	-	29,000	-	(7,217)	-
Other freight development	389	-	-	-	389	-
Policy, planning and administration	2,201	36	3,296	37	(1,095)	(1)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,092	19	1,530	20	(438)	(1)
	339,627	55	130,526	57	209,101	(2)

Explanation of change: The following major program expenditures were approved in Supplementary Estimates:

- interim payments to the railways related to losses incurred in the transportation of grain ($130.4 million);
- additional hopper car purchases ($80.7 million);
- increased cost for the leasing of hopper cars ($6.3 million).

As well, expenditures on the Newfoundland Railway Containerization Program were less than originally forecast because fewer projects were completed than expected and payments under the Employee Assistance Program were less than forecast.

Description

Payments for Grain Transportation: Financial support for the transportation of grain is provided under the Branch Line Rehabilitation and Hopper Car programs. The objective is to assist in increasing the capacity of the grain transportation and handling system to achieve exports of 30 million tonnes by 1985-86. These programs form part of the government's Western Transportation Initiative.

Branch Line Rehabilitation Program: This program intends to improve the branch line system in Western Canada in order to permit the movement of railway cars with a gross weight of 100,000 kg at 50 km/h, generally year-round. Work is restricted to grain-dependent lines in the permanent network plus the line to Churchill.

Hopper Car Program: Contributions are provided to the Canadian Wheat Board for the purchase and leasing of hopper cars to assist in transporting grain to markets.

Compensation to Railways for Losses Incurred in the Transportation of Grain: As part of its Western Transportation Initiative, the federal government entered into agreements with CN and CP to compensate the railways for losses incurred in the transportation of grain during the 1982-83 crop year. These payments were an interim arrangement pending the proclamation of the Western Grain Transportation Act. In return, the railways have made commitments with respect to their capital investment programs. Statutory payments for such losses are to be administered by the CTC under the Act.

Freight Development - Newfoundland Railway Containerization: This five-year, $67-million program commenced in 1980-81. Its primary objective is to revitalize the Newfoundland railway, to determine the role that the railway should play in the overall transportation system. The program will develop, test and evaluate a fully operational container-based railway. Funds have been allocated for the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment at key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flatbed cars and yard equipment, to permit effective interlining with the marine and trucking modes.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of rail freight assistance and associated services provided by the Program. Responsibilities include advising the government on all matters concerning rail freight and grain movement and handling, assessing the commercial viability of the railway system, monitoring railway services and freight rates, assessing railway technology and energy efficiency, evaluating government programs and projects, providing advice on subsidies and legislative proposals, and advising the Minister on the disposition of certain lands of the Canadian Government Railways, which was a group of government owned railway companies that became part of the Canadian National Railway.

Office of the Grain Transportation Co-ordinator: The main office is in Winnipeg, with a branch office in Edmonton. It monitors and co-ordinates grain movements and allocates grain cars between the Canadian Wheat Board and the private grain trade. It also conducts studies to determine grain transportation requirements, and it recommends on how to secure the co-operation and participation of the industries that provide the required transportation and handling services and facilities so that Prairie grain moves to domestic consumption and export centres promptly and efficiently. Under the Western Grain Transportation Act, the responsibilities of the Co-ordinator will be transferred to the new Grain Transportation Agency.

Performance Information/Resource Justification

Grain Transportation Support: The two major undertakings to ensure adequate movement of grain are the Branch Line Rehabilitation Program and the provision of grain hopper cars.

Branch Line Rehabilitation: As of March 31, 1984, $495 million will have been spent on work such as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay, bridge repairs and resurfacing. The work has been inspected by engineers and auditors under contract to the Canadian Transport Commission to ensure that the work is of appropriate quality, that value has been received for funds spent and that railway charges are in order.

Under the government's Western Transportation Initiative, a funding limit of $1.072 billion has been established for this program. The program is under review to determine which lines should have priority for completion.

Figure 39: Results of the Branch Line Rehabilitation Program, to March 31, 1983

	CN	CP	Total
Kilometres of line worked on	2,829	2,422	5,251
Kilometres of line with increased			
- Speed capacity	1,183	1,501	2,684
- Weight capacity	716	190	906
Kilometres of line with no change yet	1,489	732	2,221

The program has improved the capacity of 58% of lines worked on to date. In addition, the program has reduced line closures by 47% for CP from 48,842 day-kilometres in 1976 to 26,113 day-kilometres in 1981, and by 72% for CN from 52,397 day-kilometres in 1976 to 14,596 day-kilometres in 1981.

Figure 40: Actual and Planned Branch Line Kilometres of Rehabilitation

	Bank Widening and Drainage	Ballast and Tie Replacement	Rail Relay	Final Surfacing
1977/78	359.2	164.0	-	-
1978/79	791.5	840.4	105.1	-
1979/80	652.7	990.8	75.2	33.3
1980/81	880.9	741.9	282.1	568.1
1981/82	805.9	548.9	231.4	683.6
1982/83 (Completed)	867.7	690.9	140.0	511.4
1983/84 (Planned)	525.3	625.2	269.4	622.0

Provision of Hopper Cars: Over the ten years to 1982-83, the federal government acquired 11,280 cars dedicated to grain movement, including 2,000 cars under lease for 25 years at an estimated annual cost of $17.7 million.

The Western Transportation Initiative included provision for the purchase of an additional 3,840 cars at an estimated cost of $287 million over three fiscal years:

1983-84	$ 89.6 million	1,380 cars
1984-85	**$ 95.9 million**	**1,230 cars**
Future Years	$101.7 million	1,230 cars

This will bring the total of government-owned cars to 13,120.

The combined effect of the branch line rehabilitation and hopper car programs will enable the government to meet its objective of increasing the capacity of the grain transportation and handling system to handle 30 million export tonnes by 1985-86.

Newfoundland Railway Containerization: On completion, this five-year program will be fully evaluated to determine whether a follow-up program is required. Early indications are that movement by containers since January 1982 has stopped the loss of railway traffic to other modes and has improved service.

Transport Canada, Labour Canada, CNR and the affected railway unions have established a special labour assistance program to aid those who may be adversely affected by changes introduced during the five-year period. The federal government will compensate the railway for a prescribed portion of the costs, and has authorized expenditures of $10 million during the testing and evaluation period.

Figure 41: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule ($000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	$	%	$	%	$	%
Container plan	2,000	50	21,000	91	20,759	95
Labour assistance	2,000	50	2,000	9	1,024	5
	4,000	100	23,000	100	21,783	100

Other Freight Development: This component includes a program designed to demonstrate the effectiveness of centralized, well-equipped, all-weather potato loading facilities in P.E.I. Two facilities, at Souris and Albany, were constructed for use during the 1983-84 shipping season. A third facility planned for the Charlottetown area was cancelled as it was no longer required. A study of the existing potato distribution system indicated that significant efficiencies could be realized if growers brought their product to centralized loading points rather than loading at the many open public rail sidings now in use.

The completed facilities will be entrusted to the CNR for management and operation. A federal-provincial committee, with representation from potato shippers and the railway, will evaluate the results of the program based on three years of operation to the end of 1985-86 to determine what follow-up action, if any, is required.

G. Rail Passenger Transport

Objective

To contribute to the development of a safe, efficient and adequate national rail passenger system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals are:

- to continue to make available to VIA additional funds for the modernization of its equipment, facilities and infrastructure to bring about operating cost savings and a reduction of government subsidies per passenger kilometre in constant dollars;
- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program; and
- to increase the revenues and decrease the costs of providing a national rail passenger transportation system and to minimize subsidies per revenue passenger kilometre.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 58% of total program expenditures and 8% of total person-years. More than 98% of the activity expenditures (approximately 56% of the total Program expenditures) are payments for the provision of rail passenger services by VIA Rail Inc.

Figure 42: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	476,500	-	447,679	-	28,821	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	197,900	-	160,700	-	37,200	-
Labour assistance	5,000	-	5,000	-	-	-
	679,400	-	613,379	-	66,021	-
Montreal Area commuter train services	12,000	-	-	-	12,000	-
Policy, Planning and Administration	1,918	23	1,552	22	366	1
	693,318	23	614,931	22	78,387	1

1982-83 Financial Performance: Actual financial requirements were 19% higher than originally anticipated.

Figure 43: 1982-83 Financial Performance ($000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	461,490	-	362,000	-	99,490	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	130,782	-	139,000	-	(8,218)	-
Labour assistance	11,664	-	5,000	-	6,664	-
	603,936	-	506,000	-	97,936	-
Policy, Planning and Administration	720	17	1,635	22	(915)	(5)
	604,656	17	507,635	22	97,021	(5)

Explanation of change: The increase occurred mainly in operating payments to VIA Rail for operation of passenger services. The estimates were based on government-approved inflation rates that proved to be well below the actual rate of cost escalation in the railway industry. Furthermore, the cost base used to establish the 1982-83 Main Estimates excluded significant expenditures that were not identified until final invoices were received from CN and CP for services provided to VIA.

Description

VIA Rail Inc. Payments: Since April 1, 1979, VIA has been responsible, under the Rail Passenger Services Agreement with the Ministry of Transport, for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CNR and CPR. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CNR and CPR had been subsidized under the Railway Act. VIA must provide the services identified by the Minister in contracts called Subsidiary Service Requests (SSR). There are 33 SSRs that cover all of VIA's railway passenger services. VIA, in turn, contracts with CNR and CPR for the running rights and operation of passenger trains on their rail systems, equipment maintenance and other support facilities. (CTC Costing Order R-6313 governs how costs are calculated for the contracts between VIA Rail and CNR and CPR).

Montreal Area Commuter Train Service: These grants, made to the province of Quebec, are for the modernization of commuter train services in the Montreal area.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required to administer payments for rail passenger services, to develop and evaluate rail passenger policy, to assess program performance and to conduct studies on the efficiency and cost-effectiveness of rail passenger services.

Performance Information/Resource Justification

VIA Rail Payments: Figure 44 provides a summary of the financial support the government has provided to VIA Rail since it started operations in 1979. Because VIA Rail Inc. operates on the calendar year, the government contracts with VIA for passenger services are also by calendar year. Figure 45 shows the allocation of planned 1984-85 VIA Rail payments by calendar year. The reduction in real subsidy levels for 1982-83 and 1983-84 from 1983-84 forecasts is mainly due to improved management of equipment, i.e., a better matching of train sizes to demand. As well, improvements have been made in VIA's management and information systems.

Figure 44: Summary of VIA Capital and Operation Requirements ($000)

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85
Operations	274,351	331,000	446,308	461,490	447,679	**476,500**
Property, plant and equipment	67,100	117,500	89,111	130,782	160,700	**197,900**
Labour assistance	-	3,169	5,198	11,664	5,000	**5,000**
Total requirements	341,451	451,669	540,617	603,936	613,379	**679,400**

Figure 45: Allocation of 1984-85 Payments to VIA Rail by Calendar year ($000)

	Passenger Services	Property Plant and Equipment
1984 calendar year		
Approved payment	465,800	182,000
Special Capital Programs*	-	20,300
	465,800	202,300
Less: Funding provided from last year's appropriations	116,500	41,600
Special Capital Programs*	-	7,300
	349,300	153,400
1985 calender year		
Provision for first quarter	127,200	41,600
Special Capital Programs*	-	2,900
	476,500	197,900

*Includes Special Recovery Capital Projects Program, Special Employment Initiative Program and the transfer of funds from the Department of Regional Industrial Expansion for improvements to stations and shelters in the lower St. Lawrence.

Operation of Passenger Services: The main objective is to provide an effective system of rail passenger services in Canada. A meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger kilometre of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 7 on page 5-20, and the subsidy by type of service is shown in Figure 46.

Figure 46: Operating Subsidy by Type of Service

	Budget 1984			Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
	*Cost	Revenues	Subsidy	Federal Subsidy Level			
	($ million)			(% of subsidy by type of service)			
Operations by type of service							
Transcontinental	256.0	79.4	176.6	37.9	43.1	41.5	48.2
Intercity	274.1	98.7	175.4	37.7	36.0	36.6	29.8
Local-Regional	68.6	12.8	55.8	12.0	10.0	11.2	9.1
Remote	65.1	7.2	57.9	12.4	10.9	10.7	12.9
Total	663.8	198.1	465.7	100.0	100.0	100.0	100.0

*Cost includes depreciation and administration

Acquisition and Renovation of Plant and Equipment: Figure 47 provides a summary of the program of fixed asset acquisitions and renovations, by VIA Rail during calendar year 1984, that the federal government is supporting through capital payments.

The construction of new maintenance facilities is planned for Toronto, Montreal, Halifax and Winnipeg, with a combined total estimated cost of $305 million over the period 1983-84 to 1987-88. The Montreal and Toronto facilities are required in part to maintain LRC equipment. The development of the maintenance facilities will help to reduce VIA's operating costs.

Backshopping, the continued refurbishment of the fleet, will continue to be a priority, with 1984 expenditures targetted at $29.9 million. In 1983 VIA began receiving delivery of its new LRC train sets resulting in expenditures of $66.05 million in 1983 and $32.3 million in 1984.

Funds totalling $20.3 million in 1984 are being provided under special government capital programs to improve VIA stations and shelters in Quebec City, Toronto, Sudbury, Sarnia and in the lower St. Lawrence. Most expenditures ($18.3 million in the 1984 calendar year) are being provided under the Special Recovery Capital Projects Program.

Infrastructure improvements to the Toronto-Ottawa line area are scheduled to be completed in 1984, at a projected cost of $27.0 million.

Also, part of the 1984 capital expenditures will support research and development in key areas such as high-speed intercity service development, transcontinental service development, prototype equipment for regional and light-density intercity service and intermodal passenger terminals.

Figure 47: Summary of Basis for Capital Payments to VIA for Property Plant and Equipment, Calendar Year 1984 ($ millions)

	Total Amount Budgeted	Forecast Expenditures to December 31, 1983	**Proposed 1984 Expenditures***	Total Future Expenditures
Acquisitions				
Purchase of LRC trains	142.6	96.5	**32.3**	13.8
Infrastructure	67.0	23.4	**30.8**	12.8
Information systems	26.4	9.9	**6.0**	10.5
Other	35.1	3.4	**2.0**	29.7
	271.1	133.2	**71.1**	66.8
Renovations				
Backshopping	29.9	-	**29.9**	-
Maintenance facilities	305.7	25.6	**109.8**	170.3
Station improvements	46.2	8.7	**22.1**	15.4
Other	18.6	8.7	**6.8**	3.1
	400.4	43.0	**168.6**	188.8
Total	671.5	176.2	**239.7**	255.6

* Financing is as follows:

	($000)
Cash flow from operations	37,400
Government payments	202,300
	239,700

Labour Assistance: Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. The remainder is covered by the railways. In 1984- 85, $5.0 million will be allocated to displaced employees for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.

Montréal Commuter Train Services: The total grant for this portion of the Montréal commuter program is $40 million, with $12 million and $28 million planned for 1984-85 and 1985-86, respectively. The program is to terminate in March 1986. This grant is intended to improve commuter train frequency, encourage ridership and lower fares. (Grants made in previous years under the Urban Transportation Assistance Program totalled $30 million).

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Surface Program expenditures by object are presented in Figure 48. This does not include the $13.2 million non-budgetary expenditures outlined on page 5-45.

Figure 48: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	**11,523**	11,014	9,917
Contributions to employee benefit plans	**1,498**	1,404	1,370
Goods and Services			
Transportation and communication	**1,477**	1,359	1,172
Information	**408**	1,003	473
Professional and special services	**10,133**	9,399	5,994
Rentals	**272**	236	110
Purchased repair and upkeep	**535**	514	347
Utilities, materials and supplies	**877**	838	902
Rail passenger service (VIA)	**679,400**	613,379	603,936
Ferry services (CN Marine Inc.)	**164,707**	156,864	153,063
Ferry services (Northern Transportation Co. Ltd.)	**-**	1,160	1,143
Newfoundland Railway Containerization Plan (CNR)	**2,000**	21,000	20,759
Newfoundland Employee Assistance (CNR)	**2,000**	2,000	1,024
All other expenditures	**59**	162	35
Total operating	**874,889**	820,332	800,245
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	**461**	1,571	699
Construction and acquisition of machinery and equipment	**1,641**	1,804	1,350
Total capital	**2,102**	3,375	2,049
Grants, contributions and other transfer payments	**313,267**	563,777	442,915
Total expenditures	**1,190,258**	1,387,484	1,245,209

2. Personnel Expenditures

The Program's personnel costs account for only 2% of the total operating expenditures. This includes the statutory contributions to employee benefit plans. As the primary function of the Program is contracting for transportation services, major changes in expenditure levels do not necessarily have a direct effect on personnel numbers and costs.

Figure 49 provides a breakdown of numbers of personnel by activity, and Figure 50 shows the person-years and annual salary by category.

Figure 49: Person-Year Requirements by Activity

	Actual 1982-83	Forecast 1983-84	Estimates 1984-85
Direction and Administration	39	37	35
Urban Transport	6	6	2
Road Safety and Motor Vehicle Regulations	145	139	138
Highway Transport	20	22	22
Water Transport	26	27	27
Rail Freight Transport	55	53	54
Rail Passenger Transport	17	22	23
	308	306	301

Figure 50: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management					
Executive	17	17	17	47,960 - 93,040	64,699
Senior Management	14	12	9	47,960 - 93,040	58,467
Scientific and Professional					
Economic and Statistics	27	28	27	14,570 - 62,880	46,107
Engineering	41	43	31	22,196 - 73,560	42,048
Psychology	4	3	3	23,136 - 53,881	37,929
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	32	29	27	13,250 - 55,226	35,662
Administrative Trainee	-	-	1	13,890 - 27,530	-
Computer Systems Administration	3	2	1	17,872 - 58,508	33,396
Financial Administration	5	5	8	13,193 - 55,220	34,224
Program Administration	34	39	37	13,250 - 55,226	41,902
Purchasing and Supply	1	1	1	12,158 - 55,220	28,010
Technical					
Drafting	1	1	1	15,557 - 40,310	29,635
Electronics	4	4	6	15,828 - 49,476	32,513
Engineering Support	6	7	7	13,372 - 48,444	32,409
General Technical	4	5	5	12,033 - 53,030	37,188
Social Science Support	7	9	12	12,033 - 55,013	31,502
Technical Inspection	26	24	24	12,033 - 54,944	35,012
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	28	27	25	12,316 - 30,231	21,282
Secretarial, Steno and Typing	38	41	47	12,034 - 30,425	21,384
Operational					
General Labour and Trades	4	4	6	14,067 - 38,735	23,984
General Services	5	5	5	12,627 - 38,088	25,762

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average-salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

As shown in Figure 51, there are two main areas where capital expenditures are required in the Surface Program. Road Safety and Motor Vehicle Regulation uses capital for the acquisition of motor vehicles and parts to be tested, along with equipment necessary to do the testing. Water Transport uses capital funds to undertake miscellaneous repairs to docks and terminals.

Figure 51: Major Capital Projects ($000)

Projects by Activities	Currently Estimated Total Cost	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Direction and Administration			
Miscellaneous Furniture and Equipment	on-going	33	102
Road Safety and Motor vehicle Regulation			
Test Centre Equipment	on-going	272	265
Vehicles & Equipment for testing	on-going	1,304	1,199
Miscellaneous Furniture and Equipment	on-going	32	38
Water Transport			
Miscellaneous repairs to docks and terminals	on-going	461	461

4. Grants and Contributions

Figure 52 summarizes all grants and contributions made by the Surface Program. For details on purpose, recipient and expected accomplishments for 1984-85, refer to the page indicated.

Figure 52: Grants and Contributions ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	For Details See Page
Grants				
Water Transport				
Province of British Columbia	**14,380**	13,684	12,542	5-42
Province of Newfoundland	**2,247**	2,140	1,958	5-42
Province of Quebec	**2,873**	2,734	2,472	5-42
NFLD Steamship Ltd.	**-**	-	2,505	
	19,500	18,558	19,477	
Rail Passenger Transport				
Montreal Commuter Train System	**12,000**	-	-	5-57
	12,000	-	-	
Other	**-**	215	443	
	-	215	443	
Total grants	**31,500**	18,773	19,920	
Contributions				
Direction and Administration				
Newfoundland Supplementary Pensions	**1,700**	1,650	1,532	5-25
Prince Edward Island Provident Fund (Statutory)	**2,800**	3,400	3,656	5-25
Victoria Jubilee Bridge	**2,390**	2,200	1,935	5-25
	6,890	7,250	7,123	
Urban Transport				
Urban Transportation Assistance Program	**-**	55,400	52,600	5-28
Railway Relocation and Crossing	**-**	1,025	952	
Regina Railway Relocation	**5,160**	1,200	-	5-29
SRCPP - Grade Separations *	**11,250**	7,650	-	5-29
	16,410	65,275	53,552	

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	For Details See Page
Road Safety and Motor Vehicle Regulation				
Countermeasures Research	**50**	50	45	5-32
Roads and Transportation Association of Canada	**147**	-	-	5-32
	197	50	45	
Highway Transport				
Newfoundland Highway strengthening/improvements	**9,060**	15,540	12,100	5-37
Maritime Provinces Highway strengthening/improvements	**23,000**	18,000	14,089	5-37
Highway improvements in New Brunswick, Quebec and British Columbia under General Development Agreements	-	20,246	13,142	5-37
SRCPP - Newfoundland *	**14,332**	8,960	-	5-37
SRCPP - New Brunswick *	**15,600**	10,188	-	5-37
	61,992	72,934	39,331	
Water Transport				
Ferry and Coastal Freight Services	**11,310**	9,294	8,751	5-42
	11,310	9,294	8,751	
Rail Freight Transport				
Railway compensation for losses incurred in the transportation of grain	-	182,600	130,400	5-49
Prairie Branch Line Rehabilitation	**71,350**	93,200	84,700	5-50
Leasing of Grain Cars	**17,718**	22,718	18,336	5-51
Purchase of Hopper Cars	**95,900**	89,600	80,726	5-51
	184,968	388,118	314,162	
Other	-	2,083	30	
	-	2,083	30	
Total contributions	**281,767**	545,004	422,994	
Total grants and contributions	**313,267**	563,777	442,914	

* SRCPP - Special Recovery Capital Projects Program

B. Cost Analysis

Net Program Cost

The Surface Program's 1984-85 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments. Other cost items, as well as revenue, must also be included when the actual costs to operate the Program are considered.

Figure 53: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 ($000)

	1984-85 Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Total 1983-84
Direction and Administration	9,273	177	9,450	-	**9,450**	10,948
Urban Transport	16,690	10	16,700	-	**16,700**	67,107
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	700	14,632	300	**14,332**	13,390
Highway Transport	64,452	111	64,563	-	**64,563**	75,458
Water Transport*	198,267	137	198,404	1,000	**197,404**	188,627
Rail Freight Transport	194,326	274	194,600	1,000	**193,600**	417,023
Rail Passenger Transport	693,318	117	693,435	-	**693,435**	614,931
Total*	1,190,258	1,526	1,191,784	2,300	**1,189,484**	1,387,484

* Does not include non-budgetary

The adjustments made to the estimated operating expenditures to calculate a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works; other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program except return on investment.

C. 1982-83 Main Estimates: Financial Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity

The activity structure is being changed effective April 1984. Financial information throughout this document has been presented on the basis of the new activity structure. Figure 54 provides a financial reconciliation between the new structure and the old structure that was used in the 1982-83 Main Estimates.

Figure 54: Reconciliation of new and old Activity Structures for 1982-83 Main Estimates ($000)

	Old Activities						
	Highway Transport	Water Transport	Railway Transport	Urban Transport	Grain Transport	Direction and Admin	Total
New Activities:							
Direction and Administration						9,474	9,474
Urban Transport				54,705			54,705
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	10,473						10,473
Highway Transport	1,340						1,340
Water Transport*		226,447					226,447
Rail Freight Transport			30,819		99,707		130,526
Rail Passenger Transport			507,635				507,635
	11,813	226,447	538,454	54,705	99,707	9,474	940,600*

*Includes Non-Budgetary ($38.4 million)

Transports Canada

Budget des dépenses 1984–1985

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'échelonne sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-48 Canada: $12.00
ISBN 0-660-52513-5 à l'étranger: $14.40

Prix sujet à changement sans avis préalable.

Budget des dépenses 1984-1985

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier présente le Ministère. Les quatre autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Ministère.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires.

Chaque plan de dépenses est divisé en trois sections, chacune fournissant plus de détails que la précédente. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document a pour objet de permettre de trouver facilement les renseignements que l'on cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Dans chaque plan de dépenses, un tableau des besoins financiers comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Résumé du Ministère	1-1
Programme de l'administration centrale	2-1
Programme du transport maritime	3-1
Programme des transports aériens	4-1
Programme des transports de surface	5-1

Résumé du Ministère

Rôles et attributions

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'AANB, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

Le rôle du Ministère est de "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à l'exploitation de certains de ses éléments". Même si ce rôle peut changer par suite de modifications importantes du milieu économique, social et politique, c'est un énoncé exact des rôles actuels et futurs du Ministère, autant qu'on peut le prévoir.

Selon les prévisions établies pour l'économie canadienne au début de 1983, on prévoit une croissance modérée de l'économie et de la population dans les années 1980, un ralentissement de l'inflation, un niveau élevé de chômage, une stabilisation du prix de l'essence et la nécessité de redonner une importance accrue à la perspective régionale.

La tendance à la stabilisation du prix de l'essence et au ralentissement de l'inflation devrait réduire les hausses des taux et tarifs. Le transport des passagers devrait être touché positivement par ces tendances, cependant la croissance sera modérée par la volonté des transporteurs de procéder aux projets d'investissement mis en veilleuse pendant la récession. On prévoit que le transport de passagers connaîtra un modeste regain de vie au cours des prochaines années en raison de la reprise économique, de l'augmentation des revenus et d'une conjoncture plus favorable au chapitre du carburant, et d'un ensemble de politiques plus compétitives.

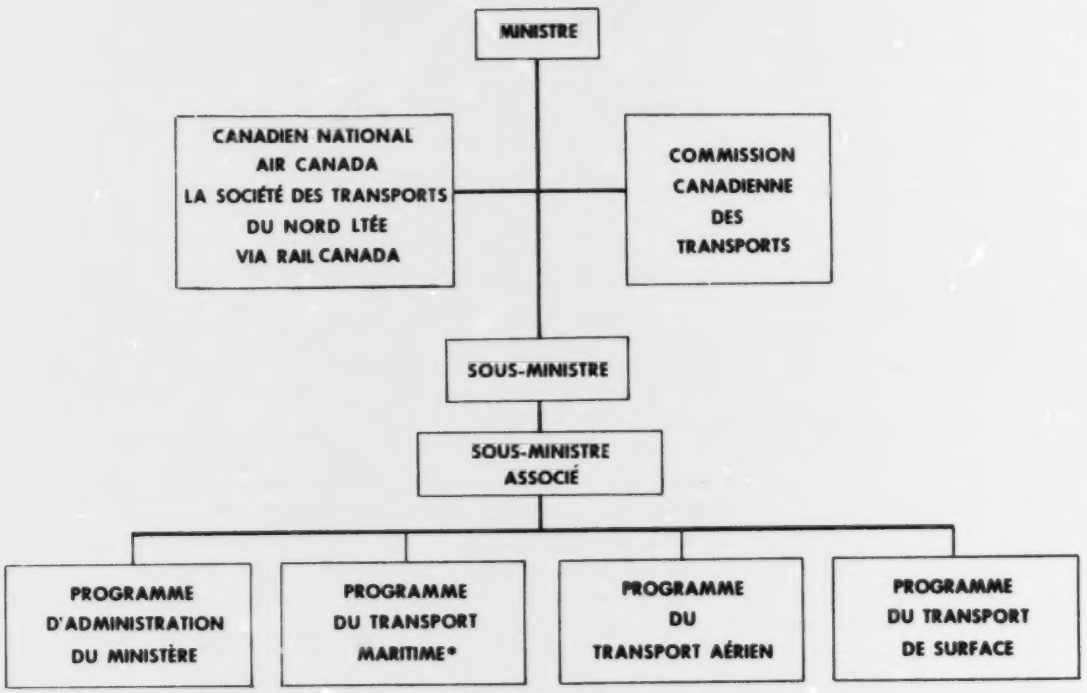
En ce qui a trait au transport des marchandises, les tendances actuelles relatives à la demande nous laissent supposer que la croissance du trafic de marchandises sera plus faible que ce qui avait été prévu antérieurement. Les perspectives restent toutefois encourageantes en ce qui a trait à la demande, et plus particulièrement dans l'Ouest canadien où la croissance du trafic de marchandises augmentera du double par rapport à l'Est canadien.

Organisation et programmes

La structure complexe de Transports Canada qui lui permet d'assumer son rôle se compose: d'une administration centrale, de trois administrations de l'exploitation pour le transport aérien, maritime et terrestre et d'un certain nombre de sociétés de la Couronne qui jouissent de divers degrés d'autonomie. Certaines d'entre elles exercent leurs activités à l'intérieur du cadre administratif du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement autonomes et relèvent du Parlement par l'intermédiaire du Ministre.

Bien que les activités de l'Air, de la Marine et de la Surface relèvent d'administrations distinctes, depuis quelques années il est devenu de plus en plus important de traiter les divers éléments comme parties d'un seul réseau et ce, notamment, en ce qui concerne une bonne partie de la planification à long terme et de l'élaboration des politique et certains facteurs opérationnels qui touchent nécessairement à plus d'un mode. Le tableau 1 illustre l'organisation de Transports Canada.

Tableau 1: Structure administrative - Transports Canada



*Comprend les sociétés de la Couronne suivantes:
Société canadienne des ports, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Administration de pilotage de l'Atlantique, Administration de pilotage des Laurentides, Administration de pilotage des Grande Lacs, Administration de pilotage du Pacifique et Canarctic Limitée.

Plan de dépenses du Ministère par programme, 1984-85

Tableau 2: Ressources nettes par programme (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Différences $	Différences %	Détails à la page
Budgétaire					
Administration	128 938	131 482	(2 544)	(1,9)	2-6
Maritime	942 420	648 487	293 933	45,3	3-7
Aérien	954 474	678 363	276 111	40,7	4-6
Surface	1 190 258	1 387 484	(197 226)	(14,2)	5-10
	3 216 090	2 845 816	370 274	13,0	
Non budgétaire					
Maritime	4 190	4 909	(719)	(14,6)	3-7
Surface	13 226	69 084	(55 858)	(80,9)	5-10
	17 416	73 993	(56 577)	(76,5)	
	3 233 506	2 919 809	313 697	10,7	

Priorités

Les objectifs et les priorités du gouvernement fédéral reflètent son intention de favoriser le redressement économique. Le gouvernement accorde une importance particulière au développement économique notamment aux investissements productifs plutôt qu'aux subventions, et à la réalisation des objectifs fédéraux avec l'aide du secteur privé et des autres gouvernements.

Sur la base des objectifs du gouvernement et de leurs incidences sur les transports, les objectifs du ministère des Transports pour la période de planification sont l'augmentation du rendement du système de transport, y compris une réforme de la réglementation, une compétition accrue, une réduction des dépenses de fonctionnement de Ministère, un niveau de sécurité satisfaisant, la concentration des efforts du Ministère sur les fonctions du gouvernement fédéral, une délégation efficace du pouvoir décisionnel, une amélioration du rendement et de l'efficacité de la gestion et une amélioration des relations entre les sociétés de la Couronne du secteur des transports et le Ministère.

Programme de l'administration centrale
Plan de dépenses

1984-1985

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 2-4

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants 2-5
B. État financier récapitulatif par activité 2-6
C. Données de base
   1. Introduction 2-7
   2. Mandat statutaire 2-7
   3. Objectif du Programme 2-7
   4. Plan d'exécution du Programme 2-8
D. Perspective de planification
   1. Contexte 2-9
   2. Initiatives 2-9

Section II
Analyse par activité

A. Direction et coordination 2-12
B. Planification, recherche et développement 2-15
C. Administration et services communs 2-19
D. Formation en transports 2-23

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
   1. Dépenses par article 2-27
   2. Dépenses en personnel 2-28
   3. Dépenses en capital 2-31
   4. Subventions et contributions 2-31
B. Analyse des coûts 2-32
C. Fonds renouvelable des magasins - Renseignements complémentaires 2-33

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 120 400 000 $ pour mettre en oeuvre le Programme d'administration centrale au cours de l'exercice financier 1984-1985. Certaines lois actuellement en vigueur autorisent le Ministère à dépenser 8 538 500 $ de plus pour le Programme, ce qui porte le total des dépenses à 128 938 500 $.

Besoins financiers par autorisation

	PRÉVISIONS		
	1984-1985	1983-1984	Différence
Budgétaire	$	$	$
Crédit 1 - Administration centrale - Dépenses de fonctionnement, subvention inscrite au Budget, et autorisation de dépenser les recettes de l'année..... (Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	**101 817 000**	102 552 001	(735 001)
Crédit 5 - Administration centrale - Dépenses en capital.....	**18 583 000**	18 603 000	(20 000)
Statutaire - Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile.....	**40 500**	39 100	1 400
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....	**7 898 000**	7 473 000	425 000
Statutaire - Fonds renouvelable des magasins.....	**600 000**	3 100 000	(2 500 000)
Total du Programme.....	**128 938 500**	131 767 101	(2 828 601)

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

Pour 1984-1985, le Programme de l'administration centrale s'est fixé les objectifs suivants:

- poursuivre l'élaboration et la mise en place, à l'échelle du Ministère, de systèmes destinés à améliorer la gestion et le contrôle des ressources financières et matérielles du Ministère (voir pages 2-10 et 2-19).

- resserrer l'actuel programme de sécurité touchant le transport des marchandises dangereuses pour qu'il permette l'atteinte du niveau de sécurité acceptable. (voir page 2-11).

- publier un code réglementaire et mettre en application un vaste programme d'inspection, de formation et de renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence, afin de faire respecter la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire:

  - poursuivre le programme de formation à l'intention des inspecteurs et des formateurs des inspecteurs techniques, y compris le cours de préparation aux urgences à environ 300 personnes par an;

  - poursuivre les activités du programme ayant pour but d'évaluer les répercussions et l'efficience des stratégies d'inspection et de respect des règlements;

  - lancer avec les provinces un programme conjoint de sensibilisation du public.

B. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-85	Prévus 1983-1984	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Direction et coordination	12 758	11 824	934	2-12
Planification, recherche et développement	24 836	27 017	(2 181)	2-15
Administration et services communs*	53 390	64 662	(11 272)	2-19
Formation en transports	43 781	33 707	10 074	2-23
	134 765	137 210	(2 445)	
Moins les recettes				
Administration et services communs	(3 090)	(3 090)	-	
Formation en transports	(2 737)	(2 638)	(99)	
	128 938	131 482	(2 544)	
Années-personnes autorisées	1 759	1 813	(54)	

* Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 0,6 millions de dollars au titre du fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 2-33.

La baisse d'environ 2,5 millions de dollars, ou 2 %, est attribuable aux principaux facteurs suivants:

- augmentation de 5,0 % des dépenses générales de fonctionnement, par suite de l'inflation
  3,8 millions de dollars
- réduction des fonds alloués par EMR au Comité sur la recherche et le développement dans le domaine de l'énergie
  2,3 millions de dollars
- baisse des prélèvements au fonds renouvelable des magasins
  2,5 millions de dollars

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme de l'administration centrale fournit aux trois programmes de l'exploitation des directives, des conseils en matière de politique, de même que des service communs et de coordination. L'élaboration, et quelquefois la mise en oeuvre, des programmes de recherche et de développement, notamment dans le secteur de l'énergie, sont également du ressort de ce Programme, tout comme les liaisons avec les gouvernements et organismes étrangers, les autres paliers du gouvernment canadien, les sociétés de la Couronne et les organismes tant publics que privés qui s'intéressent au transport.

Le Programme de l'administration centrale comprend trois secteurs opérationnels; d'abord la Direction générale du transport des marchandies dangereuses, qui est chargée de mettre en place un vaste programme destiné à assurer le contrôle de la manutention et du transport des marchandises dangereuses; ensuite la Direction générale de la recherche et du développement (R et D) et de la planification énergétique, à qui il incombe d'élaborer et de faire appliquer les politiques sur le recherche et le développement, de mettre au point de nouvelles techniques pour les programmes axés sur l'industrie, conformément à la politique énergétique, et d'innover sur le plan technique dans certains secteurs comme la navigation maritime dans l'Artique, le transport ferroviaire et les systèmes de communication radar; puis, l'activité de formation dans le domaine des transports, qui incombe aux deux importantes installations de formation de Transports Canada, soit l'Institut de formation, à Cornwall, en Ontario, et le Collège de la Garde côtière, à Sydney, en Nouvelle-Écosse. (voir le tableau 2)

2. Mandat statutaire

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sont les instruments en vertu desquels s'exercent les activités du Programme de l'administration centrale.

3. Objectif du Programme

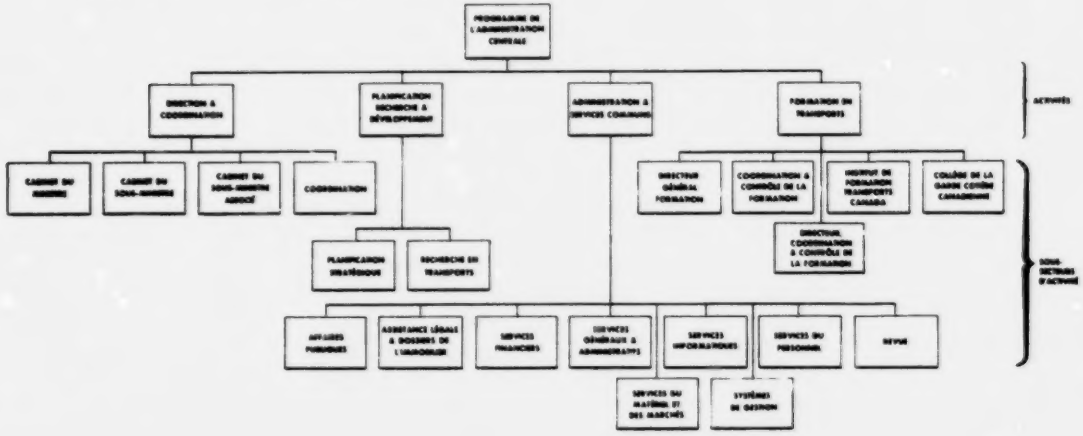
Le Programme de l'administration centrale a pour objectif de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

Le rôle du Programme est d'assurer l'orientation générale du Ministère, ainsi que l'élaboration de la politique globale, la planification stratégique, la recherche et la coordination et les services communs offerts à tous les programmes, à savoir: finances, traitement des données, télécommunications administratives, gestion du matériel, contrats, personnel, formation, affaires publiques, avis juridiques, systèmes de gestion et revue (qui inclut l'évaluation des programmes et la vérification interne).

4. Plan d'exécution du Programme

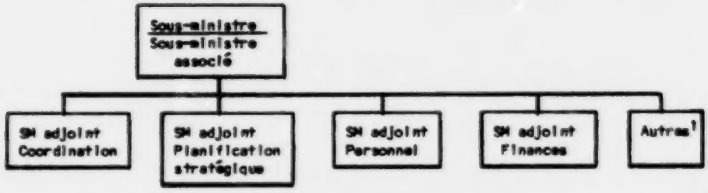
Structure des l'activtés: Le Programme de l'administration centrale consiste en quatre activités et 20 sous-secteurs d'activité, comme l'illustre le tableau 2.

Tableau 2: Structure des activités



Organisation: Le Programme se divise en quatre principaux secteurs de responsabilité: Coordination, Planification stratégique, Personnel et Finances. Chacun de ces secteurs relève d'un sous-ministre adjoint. Voir tableau 3 pour les ressources par organisation et par activité.

Tableau 3: Ressources par organisation et par activité (Budget des dépenses de 1984-1985 en milliers de dollars)



Activités						Total de l'activité
Direction et coordination	9 530	-	-	-	3 228	12 758
Planification, recherche et développement	-	24 836	-	-	-	24 836
Administration et services communs	-	-	11 116	30 047	9 137	50 300
Formation en transports	-	-	41 044	-	-	41 044
Total	9 530	24 836	52 160	30 047	12 365	128 938
Années-personnes	129	131	665	613	221	1 759

Notes: [1] Comprend les dépenses du cabinet du Ministre, des bureaux du sous-ministre, du sous-ministre associé, aux chapitres des affaires publiques, du contentieux et de la revue.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Pour le secteur du transport, on s'attend à ce que 1984-85 apporte:

- une demande inférieure à la moyenne pour l'ensemble des services de transport;
- une croissance continue (mais moins rapide que prévue) de la demande de services de transport des marchandises par les industries de transformation des ressources naturelles;
- une ralentissement de l'escalade des prix de l'énergie, et donc une augmentation moins grande que prévue du coût de tous les modes de transport.

Le gouvernement fédéral a, pour faire face aux conditions économiques courantes, lancé un programme de développement économique. Les transports jouent un rôle important au sein de ce programme. Il faudra mettre en oeuvre certaines initiatives, y compris des programmes de recherche et de développement, pour assurer la productivité du système. Pour que les mesures de restrictions prises par le gouvernment soient efficaces, le Ministère devra améliorer sa productivité.

2. Initiatives

Il existe deux principaux secteurs du Programme de l'administration centrale dont les initiatives modifieront ou augmenteront la taille des opérations en 1984-1985 comme en 1983-1984.

Traitement électronique des données: Le Ministère dirige un programme important de développement et d'application de systèmes automatisés en vue d'améliorer la gestion des ressources affectées à Transports Canada, notamment:

- des systèmes financiers qui accordent actuellement une place importante à un système de classification uniforme des comptes, à l'échange de bandes magnétiques, aux comptes à recevoir, à l'encaisse, à l'établissement des coûts des activités et à la création d'une base de données sur les opérations pour les régions. Grâce à ces systèmes, nous serons mieux en mesure de recouvrer les frais déterminés au moyen de meilleurs systèmes d'établissement des coûts, de percevoir plus rapidement les comptes à recevoir, de mieux gérer la caisse et d'exercer un contôle plus rigoureux sur les biens du Ministère;

- des systèmes de gestion du matériel, comme le Système de gestion des stocks (SGS), qui assureront la gestion des stocks de l'ensemble du Ministère, réduisant ainsi les augmentations futures de matériel stocké;

- des systèmes améliorés d'information sur la gestion du personnel, destinés à assurer un meilleur contôle de l'utilisation des années-personnes, des dépenses au chapitre du temps supplémentaire et de la répartition de la main-d'oeuvre du Ministère;

- un Système de gestion de l'entretien aéroportuaire destiné à mieux contrôler l'entretien journalier de tous les aéroports;

- un réseau national décentralisé de traitement des données répondant aux besoins au chapitre du traitement de l'information afférents aux applications susmentionnées de même qu'aux divers autres systèmes actuellement conçus au Ministère.

Transport de marchandises dangereuses: La mise en vigueur en 1983-1984 des premiers règlements sur la classification, l'étiquetage et la documentation des marchandises dangereuses modifiera sensiblement les activités de ce secteur. On verra par exemple:

- la mise sur pied, pour la première fois, d'une équipe d'inspecteurs qui seront appelés, avec le temps, à effectuer environ 1000 inspections par année. On compte mener, en 1984-1985 à peu près 500 inspections;

- une augmentation de 15 % du nombre d'inspecteurs du gouvernement qui recevront la formation nécessaire;

- l'achèvement des travaux de rédaction et de révision des normes et règlements se dégageant de la Loi.

Ces activités comportent des avantages à long terme: d'abord, une information valable se dégagera de la détermination des problèmes possibles cernés par les inspecteurs; la présence d'une équipe dynamique rassurera le public; et, finalement, le processus d'inspection augmentera le respectoles règlements. Plus on respectera les règlements, moins il y aura d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses et moins les conséquences des accidents qui se produiront seront graves.

Section II
Analyse par activité

A. Direction et coordination

Objectifs

Asssurer la réalisation adéquate des objectifs du Ministère, coordonner ses politiques, et améliorer tous les aspects de la sécurité dans les domaines de la manutention et du transport des marchandises dangereuses.

Les principales initiatives pour 1984-1985 sont liées à l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à savoir:

- l'inspection annuelle d'environ 500 points de fabrication et d'expédition de marchandises dangereuses et de fabrication de conteneurs pour marchandises dangereuses, ce qui nécessitera 11 années-personnes;
- la formation de 100 inspecteurs gouvernementaux, à un coût de 600 000 $ et l'utilisation de quatre années-personnes; et
- la tenue de 100 sessions d'information et de sensibilisation dans le secteur privé et dans les provinces.

État récapitulatif des ressources

Environ 10 % du total des dépenses brutes et 10 % du total des années-personnes du Programme de l'administration centrale de 1984-1985 sont consacrées à cette activité.

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-85		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Cabinet du Ministre et bureau du sous-ministre	1 900	39	2 790	54	(890)	(15)
Bureau du sous-ministre associé	1 328	15	1 353	17	(25)	(2)
Groupe de la coordination	9 530	129	7 681	131	1 949	(2)
	12 758	183	11 824	202	934	(19)

Tableau 5: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Fonctionnement						
Personnel	8 017	63	7 692	65	5 424	77
Services professionnels et spéciaux	2 956	23	2 274	19	1 160	14
Autres	1 735	14	1 918	16	660	8
Capital	50	-	40		149	1
Subventions et contributions	-	-	-	-	-	
	12 758	100	11 824	100	8 393	100

Description et justification des ressources

Cette activité prévoit le financement du cabinet du Ministre et des bureaux du sous-ministre et du sous-minstre adjoint, de même que la fonction de sécurité du Ministère.

Groupe de la coordination: Toute question qui n'est pas liée à un mode particulier de transport est du ressort de ce groupe, qui:

- donne avis et conseils sur les questions immédiates ou intéressant les sociétés de la Couronne relevant du ministre des Transports;
- conseille le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne de transports;
- conseille le Cabinet sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil;
- assure la coordination des relations extérieures de Transports Canada avec d'autres gouvernements, d'autres paliers de gouvernement, d'autres organismes et avec les représentants du secteur privé qui s'intéressent au transport;
- assure des services de secrétariat relativement aux échanges avec le Cabinet et les organismes centraux;
- assure la coordination des questions touchant la protection de la vie privée, l'accès à l'information, les droits de la personne, le transport des personnes handicapées et le gazoduc de l'Alaska et donne des conseils à cet égard;

- assure les contacts avec les coordonnateurs du développement économique du gouvernment fédéral;

- assure l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses;

- assume les responsabilités reliées au transport des matières dangereuses, comprenant l'élaboration et l'évaluation des règlements et normes, les cours et examens à l'intention des inspecteurs et le déroulement des inspections.

Les dépenses de services professionnels et spéciaux (voir le tableau 5) sont divisées en parties presque égales entre les services de sécurité et le transport des marchandises dangereuses. Les resources reliées à ce dernier comprennent la mise au point d'un système d'information de gestion, de normes, ainsi que de programmes de formation et d'inspection.

B. Planification, recherche et développement

Objectifs

Élaborer et promouvoir des politiques, des plans de systèmes et des stratégies pour assurer le développement efficient, sécuritaire et progressif du réseau de transport multimodal au Canada, afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et réponde aux exigences législatives et de politiques comme celles qui sont énoncées dans la Loi nationale sur les transports.

L'année 1984-1985 verra la continuation par le Ministère des grands projets suivants dans le cadre de cet élément de planification:

- domaine maritime: études, essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées au Programme du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime, y compris de détection des glaces, ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la côte est de l'Arctique, au coût de 3 millions de dollars;

- chemins de fer: prolongation du programme de recherche et de développement en matière de transport ferroviaire de marchandises, en vue de mettre au point de nouvelles techniques, dont l'électrification des chemins de fer, pour améliorer la productivité du réseau de chemins de fer canadiens, au coût de 2 millions de dollars;

- énergie: dans le cadre du programme de rechereche et de développement en matière d'énergie décrit dans les présentations d'Énergie, Mines et Ressources, études et essais destinés à améliorer le rendement énergétique ainsi qu'à favoriser la commercialisation des combustibles de rechange pour les transports, au coût de 8,7 millions de dollars.

État récapitulatif des ressources

Environ 19 % du total des dépenses brutes de 1984-1985 et 7 % du total des années-personnes affectées au Programme de l'administration centrale sont consacrées à cette activité

Tableau 6: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification stratégique	5 590	75	5 463	74	127	1
Recherche dans le secteur du transport	19 246	56	21 554	58	(2 308)	(2)
	24 836	131	27 017	132	(2 181)	(1)

Environ 51 % des fonds affectés à la recherche et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Tableau 7: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-85		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	6 342	25	6 113	23	5 899	25
Services professionnels et spéciaux	17 536	71	18 798	70	15 150	65
Autres	958	4	930	3	1 060	5
Capital	-		-		62	-
Subventions et contributions	-		1 176	4	1 296	5
	24 836	100	27 017	100	23 467	100

Description et justification des ressources

Le sous-secteur d'activité de la Planification stratégique comprend les activités des directions générales de l'Analyse économique, de la Politique stratégique et de la Planification des systèmes.

L'analyse économique: elle a pour principale mission de planifier et recueillir des données essentielles sur l'énergie et le transport, établir des prévisions macro-économiques et sur le transport multimodal des passagers et des marchandises, procéder à des simulations et mener un large éventail d'analyses sur le transport, c'est-à-dire:

- élaborer des modèles de la demande de l'énergie dans le transport et recueillir des données pertinentes pour l'analyse et la formulation de politiques;
- entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future au Canada dans le secteur du transport des passagers et des marchandises, les besoins en capital et l'utilisation et l'efficacité de l'énergie;
- établir des prévisions et des modèles de simulation sur le transport multimodal des passagers et des marchandises, pour l'analyse et la formulation de politiques;
- établir des prévisions économiques à moyen et à long terme reliées au domaine des transports, aux fins de participation aux modèles d'autres groupes et d'analyse de politiques.

Les services de la politique stratégique ont pour principale mission:

- d'étudier et de formuler les objectifs, les principes et les politiques à long terme en matière de transport et présenter des recommandations à cet égard;
- d'élaborer les politiques sur les ressources, les priorités d'affectation de celles-ci, la réglementation, l'établissement et le recouvrement des coûts;
- de contribuer à assurer une formation et une recherche universitaires adéquates dans le domaine du transport, en accordant des octrois au départments de recherche des universités et des centres régionaux de transport et des bourses aux étudiants.

La planification des systèmes a pour principale mission:

- de déterminer et d'évaluer les grandes tendances du transport multimodal;
- d'entreprendre des analyses sur les différents éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

Le sous-secteur d'activité de la Recherche en matière de transports comprend le travail mené par les directions générales de la Recherche et du Développement et de la Planification énergétique.

Les services de recherche et de développement ont pour principale mission:

- de surveiller l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport du Canada et y prendre part;
- de veiller à la programmation, à la mise en oeuvre, au contrôle et à l'évaluation des activités de recherche et de développement en matière de transport.

Les services de planification énergétique ont pour principale mission:

- d'assurer et de contrôler l'évaluation efficace des tendances de l'offre et de la demande d'énergie et de leurs répercussions possibles sur le système de transport du Canada;
- de mettre au point les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'ajuster aux changements prévus dans le secteur de l'énergie;
- de déterminer l'apport du Ministère aux politiques et aux plans énergétiques nationaux;
- de formuler les politiques du Ministère en matière d'énergie et d'en contrôler l'application.

Les activités de recherche et de développement en matière d'énergie sont bien intégrées à celles des autres ministères par l'entremise du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue de favoriser l'économie et l'utilisation prochaine des combustibles de rechange dans les transports et aussi de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. En 1983-1984, on insistera davantage sur:

- les normes d'économie de carburant des automobiles; l'introduction du propane, du gas naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point rapide d'un système de navigation pour la côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la recherche et de développement.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 94 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 6 % aux dépenses liées au personnel de gestion des projets.

Les dépenses au titre des services professionnels et spéciaux (tableau 7) sont consacrées aux contrats de recherche et de développement.

C. Administration et services communs

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Pour atteindre ces objectifs, nous devrons, en 1984-1985:

- poursuivre la mise au point des systèmes financiers intégrés;
- terminer la mise au point et débuter la mise en place du système d'enregistement des biens matériels, du système de gestion du matériel et du système de gestion de la flotte, à un coût de 1 million de dollars en 1984-1985 pour l'élaboration, et à un coût périodique de 750 000 $ les années subséquentes pour l'entretien;
- poursuivre la mise au point du système d'information sur la gestion du personnel et du système automatisé de paye et de congés;
- améliorer le système central de traitement électronique des données et mettre en place un réseau informatique régional destiné à répondre à tous les besoins du Ministère en matière de traitement informatisé, dont le coût d'équipement se chiffrera à 12,8 millions de dollars en 1983-84 et en 1984-1985 et qui entraînera des dépenses périodiques de 2,6 millions de dollars à partir de 1984-1985.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 39 % du total des dépenses brutes de 1984-1985 et 59 % du total des années-personnes du Programme de l'administration centrale.

Tableau 8: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Affaires publiques	4 068	68	3 992	69	76	(1)
Soutien juridique et dossiers de l'immobilier	1 005	34	948	33	57	1
Services financiers	6 192	123	6 125	124	67	(1)
Services généraux et et administratifs	8 039	207	7 751	213	288	(6)
Services du matériel et des marchés	3 184	72	3 960	72	(776)	-
Services informatiques	11 705	153	20 435	147	(8 730)	6
Systèmes de gestion	3 417	58	3 388	58	29	-
Services du personnel	11 116	255	10 921	256	195	(1)
Revue	4 064	65	4 042	67	22	(2)
Fonds renouvelable des magasins*	600	-	3 100	-	(2 500)	
	53 390	1 035	64 662	1 039	(11 272)	(4)
Recettes	(3 090)	-	(3 090)	-	-	-
	50 300	1 035	61 572	1 039	(11 272)	(4)

* Comprend des déboursés cumulatifs de caisse de 16,9 millions de dollars et des recettes de 16,3 millions de dollars. Voir page 2-33, section III pour plus de détails.

Le recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la Direction des communications et de l'informatique. Cette section assure aux programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est partiellement récupérable.

Tableau 9: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	37 667	75	35 999	59	32 707	78
Services professionnels et spéciaux	5 994	12	7 062	11	4 942	12
Autres	6 616	13	9 541	16	6 955	17
Capital	2 493	5	8 940	14	589	1
Subventions	20	-	20	-	20	
Recettes	(3 090)	(6)	(3 090)	(5)	(4 302)	(10)
Fond renouvelable des magasins	600	1	3 100	5	716	2
	50 300	100	61 572	100	41 627	100

Description et justification des ressources

Cette activité comprend la gestion des documents, l'acheminement du courrier, les locaux, la publication, les services de bibliothèque, le traitement électronique des données, la conception des systèmes, la vérification, l'amélioration de la gestion, la gestion du matériel et des marchés, les finances, les services juridiques, le personnel, de même que l'évaluation de programmes et la vérification interne.

Transports Canada possède approximativement 1 milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, si l'on se fonde sur le prix d'achat initial. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour cet équipement et de répondre aux autres besoins en matériel a entraîné la création du Fonds renouvelable des magasins de Transports Canada (voir les tableau 19, page 2-33).

En 1981-1982, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été élevé à 35,7 millions de dollars et est demeuré à ce niveau pour 1983-1984. L'utilisation de fonds supplémentaires de l'ordre de 0,6 million de dollars est prévue pour 1984-1985, ce qui fera atteindre le niveau maximum de fonds autorisés. Le coût réel des achats à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

En 1984-1985, la mise au point du Système de gestion des stocks (SGS) sera complétée et, pour la première fois, il sera possible de gérer les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SGS permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement dont elles font partie ou en cas de besoin, et de quelque 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks, et ce, à compter de 1986-1987. Bien qu'il soit possible que ces systèmes n'entraînent pas une baisse des ressources actuelles, ils contribueront certes à ralentir leurs hausses à venir.

Toutes les fonctions de cette activité sont contrôlées par l'administration centrale à Ottawa, mais il existe des bureaux régionaux pour les affaires publiques et le fonctionnement des magasins.

Des dépenses en capital sont nécessaires pour améliorer les installations centrales de traitement électronique des données et pour mettre en place un système informatique régional entre 1983 et 1985.

D. Formation en transports

Objectifs

Assurer la formation de main-d'oeuvre professionnelle, technique et de gestion compétente pour répondre aux besoins opérationnels du système national de transport.

Les objectifs particuliers sont:

- assurer la formation d'un nombre suffisant de contrôleurs débutants de la circulation aérienne pour pouvoir en accréditer 70 par année à un coût d'environ 3 500 000 $;
- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, assurer la formation nécessaire liée à l'acquisition d'équipement nouveau et de nouvelles techniques et à la demande de cours dans les deux langues officielles;
- porter à 110 par année d'ici à 1989 le nombre d'officiers de navires qui recevront une formation.

État récapitulatif des ressources

Environmativement 32 % du total des dépenses brutes et 23 % du tocal des années-personnes du Programme de l'administration centrale sont affectées à l'activité de formation en transports.

Tableau 10: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Directeur général - Formation	185	3	183	3	2	-
Formation-coordination et contrôle	1 177	24	1 106	27	71	(3)
Priorités et systèmes de formation	281	6	284	6	(3)	-
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)	23 158	281	21 542	300	1 616	(19)
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-É.)	18 980	96	10 592	104	8 388	(8)
	43 781	410	33 707	440	10 074	(30)
Recettes	(2 737)	-	(2 638)	-	(99)	
	41 044	410	31 069	440	9 975	(30)

Tableau 11: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Fonctionnement						
Personnel	16 666	41	16 857	54	16 031	56
Services professionnels et spéciaux	5 298	13	4 693	15	4 053	14
Autres	5 777	14	5 595	18	4 879	17
Capital	16 040	39	6 562	21	6 455	23
Recettes	(2 737)	(7)	(2 638)	(8)	(2 745)	(10)
	41 044	100	31 069	100	28 673	100

Les recettes réalisées au titre de cette activité proviennent du recouvrement des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours à l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral sur une base de recouvrement partiel des frais d'hébergement.

Description et justification des ressources

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, en Ontario, offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel d'instruction et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les cours offerts pour le Ministère et les autres organismes gouvernementaux, de même que les conférences qui se tiennent à Cornwall, sont, pour ainsi dire, les principales activités de l'Institut. L'IFTC offre environ 125 000 jours de formation annuellement.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines de navigation ou de mécanique maritime. Après trois ans de formation, incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège offre environ 22 000 jours de formation annuellement.

La majorité des ressources de cette activité sont consacrées aux traitements et salaires (tableau 11, page 2-25). Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement aux fins de formation et pour la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

En raison de l'introduction d'un nouveau programme à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, la clientèle de l'IFTC devrait se stabiliser entre 6 200 et 6 600 personnes par année au cours des cinq prochaines années. En outre, la durée du nouveau programme de formation des contrôleurs aériens débutants est passée de trois mois et demi à neuf mois, et il comportera davantage d'activités de simulation et d'évaluation. Ce cours plus long, allié à la hausse prévue du nombre d'étudiants, fera passer de 20 400 à 27 000 en 1984-1985 le nombre de jours de formation offerts annuellement à l'IFTC aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Dans le secteur de la formation en télécommunications et en électronique, l'aptitude d l'IFTC à répondre à la demande de cours techniques est passée de 100 % en 1979-1980 à environ 65 % en 1982-1983. Par suite d'améliorations internes, cette aptitude s'est accrue à 75 à 80 pour cent en 1983-1984.

En ce qui concerne la formation pour les superviseurs et gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cardres intermédiaires annuellement.

En 1983-1984, le personnel du Collège de la Garde côtière a mis au point des cours pour 120 élèves, de façon à répondre à la demande annuelle de 55 officiers qualifiés. L'objectif visé est de répondre à au moins 50 % de la demande. Le programme se poursuivra donc en 1984-1985 et durant les années ultérieures.

Ouant au projet d'expansion du Collège de la GC, il constitue un projet spécial de relance d'une valeur de 17,5 millions de dollars. Il a pour but de faire passer à 110 par an d'ici a environ 1989 le nombre d'officiers de navires diplômés. Il nécessite la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 238 chambres privées, la modification de la structure du bloc académique pour y ajouter des locaux administratifs et l'achat de nouveaux meubles et de nouveaux simulateurs.

Les projets de construction d'un atelier et d'un abri pour petites embarcations au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1986 ont un coût total estimatif combiné de 9,9 millions de dollars.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Les dépenses du Programme de l'administration centrale sont exposées par article au tableau 12. Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses nettes de 0,6 millions de dollars à même le fonds renouvelable des magasins.

Tableau 12: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel			
Traitements et salaires	**60 794**	59 198	53 560
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**7 898**	7 473	7 501
Biens et services			
Transports et communications	**6 180**	6 100	4 669
Information	**1 458**	1 178	858
Marchés en matière de recherche et de développement	**15 778**	17 337	14 424
Marchés en matière de formation	**5 185**	4 773	3 989
Autres services professionnels et spéciaux	**8 929**	10 717	6 892
Location	**1 545**	2 851	1 962
Achat de services de réparation et d'entretien	**1 821**	1 430	1 250
Services publics, fournitures et approvisionnements	**5 935**	6 280	4 758
Toutes autres dépenses	**39**	45	57
Total des dépenses de fonctionnement	**115 562**	117 372	99 920
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	**11,834**	3,418	4,629
Construction et acquisition de machines et de matériel	**6,749**	12,124	2,626
Total des dépenses en capital	**18,583**	15,542	7,255

Subventions, contributions et autres paiments de transfert	20	1 196	1,316
Dépenses totales	134 165	134 110	108,491
Recettes	5 827	5 728	7,047
	128 338	128 382	101,444

Pour l'exercice de 1984-85, il est prévu que les dépenses brutes de fonctionnement se chiffreront à environ 1,5 % de moins que les prévisions de 1983-84. Ces dépenses représentent 90 % du total du budget principal du Programme de l'administration centrale.

Tableau 13: Frais de fonctionnement en dollars courants pour les exercices 1982-83 à 1984-85 (en milliers de dollars)

	Dollars courants			
	Dépenses en personnel	Autres coûts	Total des dépenses de fonctionnement	Différence en %
Dépenses réelles en 1982-1983	61 061	38 859	99 920	
Prévisions de 1983-1984	66 661	50 711	117 372	17,5
Budget des dépenses 1984-1985	68 692	46 870	115 562	(1,5)

2. Dépenses en personnel

Tableau 14: Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Direction et coordination	183	202	173
Planification, recherche et développement	131	132	131
Administration et services communs	1 035	1 039	1 012
Formation en transports	410	440	429
	1 759	1 813	1 745

Tableau 15: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement afférent

	Années-personnes autorisées			Echelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	84-85	83-84	82-83		
Gestion	66	58	28	47 960 - 93 040	55 975
Scientifique et professionnelle					
Chimie	3			14 975 -65 770	45 636
Économique, sociologie et statistique	38	40	43	14 570 - 62 880	43 910
Enseignement	30	30	31	13 609 - 65 770	39 738
Génie et arpentage	35	39	22	22 196 - 73 560	46 830
Bibliothéconomie	9	10	10	19 782 - 48 298	33 332
Autres	-	-	2		-
Psychologie	1			23 136 - 53 881	32 282
Administration et service extérieur					
Services administratifs	285	277	240	13 250 - 55 226	33 524
Gestion des systèmes d'ordinateurs	101	76	79	17 872 - 58 508	32 330
Gestion des Finances	54	55	80	13 193 - 55 220	35 466
Services d'information	48	47	42	12 932 - 55 220	36 945
Organisation et méthodes	30	31	32	13 520 - 55 220	35 660
Gestion du personnel	94	99	103	13 330 - 60 830	32 918
Administration des programmes	47	36	36	13 250 - 55 226	36 267
Achats et approvisionnement	29	30	34	12 158 - 55 220	34 716
Autres	-	4	1		-
Technique					
Contrôle de la circulation aérienne	46	55	45	14 072 - 59 476	47 343
Dessin et illustrations	18	18	19	15 557 - 40 310	25 635
Électronique	75	77	74	15 828 - 49 476	35 166
Techniciens divers	12	13	12	12 033 - 53 030	32 627
Radiotélégraphie	16	23	18	14 411 - 43 863	29 898
Officiers de navires	37	33	34	19 510 - 49 078	40 318
Soutien des sciences sociales	23	18	16	12 033 - 55 013	27 740
Soutien technologique et scientifique	13	6	6	13 372 - 48 444	29 190
Inspection technique	-	10		12 033 - 54 944	-
Soutien de l'enseignement	3			10 719 - 28 517	23 340
Autres	-	3	5	- -	-

Tableaux 15 (suite): Années-personnes autorisées et provision pour le traitement afférent

	Années-personnes autorisées			Echelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	84-85	83-84	82-83		
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	365	371	401	12 316 - 30 231	19 291
Traitement mécanique des données	63	52	55	12 716 - 35 362	23 144
Mécanographie	5	8	4	12 062 - 24 068	17 074
Secrétariat, sténographie, et dactylographie	146	147	160	12 034 - 30 425	19 480
Exploitation					
Manoeuvres et hommes de métier	28	26	29	14 067 - 38 735	22 830
Services divers	30	31	29	12 627 - 38 083	18 999
Équipage de navires	2	2	2	17 940 - 29 560	24 108
Autres	11	12	7		

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Tableau 16: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Travaux, par activités	Coût estimatif total définitif Prévisions antérieures	Prévisions courantes	Dépenses totales prévues Jusqu'au 31 mars 1984	Budget des dépenses 1984-1985	Besoins des années à futures
ADMINISTRATION ET SERVICES COMMUNS					
Installations de traitement électronique des données	10 559	12 752	10 259	2 493	-
FORMATION EN TRANSPORTS					
Équipment électronique pour la formation maritime	6 960	6 192	2 232	2 535	1 415
Collège de la Garde côtière canadienne					
Abri pour bateaux					
Atelier, Sydney (N.-É)	5 760	9 894	3 431	5 185	319
Agrandissement du Collège, Sydney (N.-É.)	17 480	17 480	890	5 689	10 901

4. Subventions et contributions

Les dépenses des années précédentes pour les subventions et contributions étaient également faites sous l'activité de planification, recherche et développement.

Tableau 17: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Projet	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Comité de la semaine nationale des Transports	20	20	20
Autres, non requis	-	1 176	1 296
	20	1 196	1 316

B. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses de 1984-1985 du Programme de l'administration centrale englobe seulement les dépenses que l'on prévoit imputer sur les crédits votés ou statutaires du Ministère, excluant les paiements au fonds renouvelable des magasins. En établissant les coûts réels de fonctionnement du Programme de l'administration centrale, on doit tenir compte de certains autres postes de dépenses et des recettes.

Tableau 18: Coût net du Programme par activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Dépenses de 1984-1985	Ajouter autres coûts	Coût total	Soustraire recettes	Total des coûts nets	Total 1983-1984
Direction et coordination	12 758	-	12 758	-	12 758	11 824
Planification, recherche et développement	24 836	-	24 836	-	24 836	27 017
Administration et services communs	52 790	8 510	61 300	3 090	58 210	66 270
Formation en transports	43 781	-	43 781	2 737	41 044	31 069
	134 165	8 510	142 675	5 827	136 848	136 180

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir le coût global net comprennent: le coût des locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics, le coût des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères ainsi que toutes les recettes produites par le Programme.

C. Fonds renouvelable des magasins - Renseignements complémentaires

Tableau 19: État des modifications apportées aux sommes employées pour le fonds renouvelable des magasins (en milliers de dollars)

Exercice financier	Solde d'ouverture	Dépenses	Recettes	Solde de clôture voir BCF
1980-1981	25 400	15 000	13 000	27 400
1981-1982	27 400	15 400	13 500	29 300
1982-1983	29 300	17 600	14 900	32 000
1983-1984	32 000	19 400	16 300	35 100
1984-1985	35 100	16 900	16 300	35 700

Plan de dépenses
Programme du transport maritime

1984-1985

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 3-4

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants 3-6
B. Etat financier récapitulatif par activité 3-7
C. Données de base 3-9
   1. Introduction 3-9
   2. Mandat statutaire 3-9
   3. Objectifs du Programme 3-10
   4. Plan d'exécution du Programme 3-10
D. Perspective de planification 3-12
   1. Contexte 3-12
   2. Initiatives 3-13
   3. Efficacité du Programme 3-14

Section II
Analyse par activité

A. Aides à la navigation 3-15
B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime 3-20
C. Déglaçage, Arctique et autres services maritimes 3-23
D. Recherche et sauvetage en mer 3-27
E. Règlements 3-30
F. Quais publics et havres 3-34
G. Direction et administration 3-36
H. Ports principaux 3-38
I. Ponts 3-42
J. Canaux 3-44
K. Services de pilotage 3-47

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article 3-51
   1. Dépenses par article 3-51
   2. Dépenses en personnel 3-52
   3. Dépenses en capital 3-54
   4. Subventions et contributions 3-58
B. Analyse des coûts 3-59
C. Analyse des recettes 3-60
D. Prêts 3-61
E. Flotte de la Garde côtière canadienne 3-62
F. Emplacement des bases, ports principaux et installations 3-64

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation budgétaire

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 946 610 000 $ pour administrer le Programme du transport maritime au cours de l'exercice financier 1984-1985. Ce montant comprend 4 190 000 $ en dépenses non budgétaires qui représentent les avances versées à la Société canadienne des ports pour répondre à ses besoins de capital et 27 862 000 $ qui, en vertu de l'autorisation statutaire existante, pourront être versés aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Besoins financiers par autorisation

Budgétaire	PRÉVISIONS 1984-1985	PRÉVISIONS 1983-1984	Différence
	$	$	$
Crédit 10--Transport maritime--Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions, paiement des dépenses réservées faites à l'égard de marins canadiens en détresse aux termes de l'article 306 de la Loi sur la marine marchande du Canada, autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements, et autorisation de dépenser les recettes de l'année	**432 570 000**	405 169 001	27 400 999
Crédit 15--Transport maritime--Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux municipalités à titre de contributions à l'égard des travaux de construction exécutés par ces organismes	**435 257 000**	198 540 000	236 717 000
Crédit 20--Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, à la demande du Ministre, à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile 1984	**386 000**	430 000	(44 000)
Crédit 25--Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie pour l'année civile 1984	**3 303 000**	3 052 000	251 000
Crédit 30--Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal	**4 387 000**	3 396 000	991 000

Budgétaire (suite)	PRÉVISIONS 1984-1985	1983-1984	Différence
	$	$	$
Crédit 35--Paiement à la Société canadienne des ports concernant: (a) les améliorations apportées à l'élévateur à grain du port de Halifax (Nouvelle-Écosse); (b) le développement de nouvelles installations à Pointe Noire, au port de Sept-Îles (Québec); (c) le développement de nouvelles installations à Grande Anse, au port de Chicoutimi (Québec); (d) la construction d'une infrastructure pour les installations de manutention du charbon dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique); et (e) des frais supplémentaires pour l'exécution du projet "Québec 1534-1984" aux ports de Halifax et de Québec	**32 219 000**	31 706 000	513 000
Crédit 40--Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le coût de la réfection du canal Welland (Ontario)	**3 000 000**	3 000 000	.....
Crédit 45--Paiement à la Commission du port de Hamilton pour aider à payer les coûts de la construction du complexe East Port, Hamilton (Ontario)	**2 130 000**	2 750 000	(620 000)
Crédit 50--Paiement à la Société des transports du Nord Limitée conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté relativement à des services de transport maritime à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Keewatin	**1 200 000**	1 160 000	40 000
Crédit 55--Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides pour les services de pilotage relatifs à la Rencontre des grands voiliers à Québec, 1534-1984	**106 000**	.....	106 000
Statutaire--Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**27 862 000**	26 653 000	1 209 000
Crédit non requis en 1984-1985			
Paiement à la Commission du port de Windsor pour aider à payer les coûts de réparation de la West End Marina, Windsor (Ontario)	.....	600 000	(600 000)
	942 420 000	676 456 001	265 963 999
Non-budgétaire			
Crédit L60--Prêts à la Société canadienne des ports, en vertu de l'article 25 de la Loi sur la Société canadienne des ports, afin de couvrir les dépenses en capital applicables à l'année civile 1984	**4 190 000**	4 909 000	(719 000)
Total du Programme	**946 610 000**	681 365 001	265 244 999

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

Le Programme du transport maritime a établi les objectifs suivants pour l'exercice financier 1984-1985:

Programme du Ministère

- Accélérer le programme de remplacement et d'expansion de la flotte grâce au financement obtenu par le biais du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement (PPSR) (voir page 3-13).

- Accélérer la construction des nouvelles installations terminales et l'amélioration aux infrastructures portuaires existantes par le biais du PPSR (voir page 3-13).

- Collaborer avec le Service auxiliaire canadien de sauvetage en mer (SACSM) afin d'en consolider l'organisation et, d'accroître la portée du Programme de sécurité de la navigation de plaisance en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations.

- Établir un programme de formation et de perfectionnement à l'intention des membres d'équipage des navires, concevoir un nouveau programme de formation national à l'intention des officiers de navire et élaborer un programme de formation national pour le compte des régulateurs du trafic maritime afin de s'assurer de niveaux élevés de compétence et de sécurité maritime.

- Terminer la construction du Centre de formation en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM) à Terre-Neuve, lequel sera exploité par le gouvernement provincial et offrira des cours de formation en matière de sauvetage, de lutte contre les incendies et de survie (voir page 3-33).

- Intensifier les préparatifs du gouvernement fédéral au regard du soutien du transport maritime dans l'Arctique en demandant aux chantiers navals canadiens de préparer des propositions et des prévisions de coûts visant la construction d'un brise-glace polaire qui sera utilisé par la Garde côtière.

- Mener une étude indépendante aux fins d'évaluer l'efficacité et l'impartialité des enquêtes sur les accidents maritimes et de déterminer la meilleure façon d'améliorer le processus actuel (voir page 3-33).

Sociétés de la Couronne

- Favoriser l'avancement des travaux de construction aux installations portuaires de Pointe-Noire, au port de Sept-Îles et à Grande-Anse en vue du déménagement des opérations du port de Chicoutimi. Ces projets sont financés par le biais du PPSR (voir page 3-13).

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat récapitulatif des besoins financiers nets par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Programme du Ministère				
Aides à la navigation	492 757	247 107	245 650	3-15
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	68 472	66 926	1 546	3-20
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	129 362	108 303	21 059	3-23
Recherche et sauvetage en mer	54 953	60 469	(5 516)	3-27
Règlements	37 997	32 219	5 778	3-30
Quais publics et havres	71 363	60 206	11 157	3-34
Direction et administration	47 418	41 511	5 907	3-36
	902 322	616 741	285 581	
Sociétés de la Couronne				
Ports principaux	32 219	24 102	8 117	3-38
Ponts	4 387	3 396	991	3-42
Canaux	3 000	3 000	-	3-44
Services de pilotage	492	1 248	(756)	3-47
	40 098	31 746	8 352	
	942 420	648 487	293 933	
Non-budgétaire				
Sociétés de la Couronne				
Ports principaux	4 190	4 909	(719)	3-38
	946 610	653 396	293 214	
Programme du Ministère				
Années-personnes autorisées	6 905	6 728	177	3-52

L'augmentation nette de 293,2 millions de dollars (45 %) est attribuable aux principaux articles suivants:

- des dépenses en capital plus élevées attribuables principalement à l'accélération des travaux de construction de 11 navires de remplacement par le biais du Programme des projets spéciaux de relance (PPSR); — 255,0 millions de dollars

- ressources additionnelles visant la remise en état de navires et le dragage; l'armement en hommes des navires de la Garde côtière et diverses augmentations de la charge de travail; — 12,5 millions de dollars

- provision de 5 % pour les augmentations salariales et les avantages sociaux des employés ainsi que pour d'autres biens et services; — 16,5 millions de dollars

- établissement d'un fonds pour éventualités en cas d'incidents importants de pollution par les navires; — 3 millions de dollars

- paiement à la Société des transports du Nord Limitée pour des services de transport maritime assurés dans le cadre du ravitaillement du district de Keewatin (ce paiement était dans le passé inscrit au Programme de l'Administration des transports de surface); — 1,2 million de dollars

- réduction d'années-personnes et dollars connexes grâce à l'automatisation des feux de signalisation et l'amélioration du système d'aides à la navigation à longue portée (Loran 'C'): — (1,4 million de dollars)

- réduction des paiements à la Commission du port de Windsor (projet de la West End Marina complété) et à la Commission du port de Hamilton (projet en cours pour la construction du Complexe East Port); — (1,2 million de dollars)

- augmentation des versements aux sociétés de la Couronne, notamment pour ce qui est du développement des ports de Sept-Îles et de Chicoutimi par le biais du PPSR. — 7,6 millions de dollars

C. Données de base

1. Introduction

Le gouvernement fédéral doit s'acquitter de vastes responsabilités visant le réseau de transport maritime du Canada. Le Programme du transport maritime est engagé notamment au regard:

- de la réglementation du transport maritime en matière de sécurité;
- de la prestation de services de navigation (par exemple, la gestion du trafic maritime, les services d'aides à la navigation telles que les phares, les aides radio et les bouées, et les services de pilotage);
- la mise en place de ressources de recherche et de sauvetage;
- la prévention de la pollution par les navires;
- le développement et l'entretien des voies navigables (par exemple le déglaçage, l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glace et l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent);
- la mise au point, l'exploitation et l'entretien d'un réseau portuaire national composé de 13 ports, de 9 commissions de port et de 366 quais et havres publics.

Les sociétés de la Couronne assurent généralement ces services lorsque tous les coûts, sinon une partie importante de ces derniers, peuvent être recouvrés des usagers. Présentement, des sociétés de la Couronne assurent les services de pilotage et exploitent la Voie maritime du Saint-Laurent (ainsi que plusieurs ponts traversant le fleuve Saint-Laurent), et exploitent les 13 ports.

Le Programme du transport maritime vise tous les autres services de transport maritime (composantes du Programme du Ministère - Tableau 1); le Programme est également l'outil qu'utilise le gouvernement pour financer certains investissements des sociétés de la Couronne dans les biens immobiliers, et pour compenser les pertes d'exploitation, (sociétés de la Couronne - Tableau 1) au besoin. Le Programme vise également certains services de transport de marchandises, principalement dans l'Arctique.

2. Mandat statutaire

Il y a 13 principales lois énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral à l'égard des activités visant les voies navigables et les terminaux maritimes qui sont reliées aux activités du Programme, soit: la Loi nationale sur les transports, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur les commissaires du havre de Toronto, la Loi sur les

commissaires du havre de Hamilton, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur le transport des marchandises par eau et la Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'État.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme est "de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport maritime sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments".

En outre, le Programme prévoit un certain nombre de sous-objectifs traitant de certaines questions telles que l'accessibilité, le traitement équitable des usagers, la productivité et le recouvrement des coûts.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme du transport maritime comprend 11 activités dont 4 visent le financement des opérations des sociétés de la Couronne. La colonne de gauche du tableau 2 illustre cette structure.

Organisation: La responsabilité du Programme incombe à l'Administration canadienne du transport maritime (ACTM). En essence, l'ACTM agit comme organisme unique de coordination de l'administration et de la gestion des activités du gouvernement fédéral se rapportant aux voies navigables et aux terminaux maritimes. L'Administrateur maritime dirige la formulation et la mise en oeuvre des politiques et des programmes. En outre, il est responsable de la gestion de toutes les activités d'exploitation, de développement et de réglementation du Ministère, menées à l'appui du transport maritime et du développement des ports et du commerce par eau au Canada. Les diverses composantes d'exploitation de l'ACTM (tableau 2) jouissent d'un degré élevé d'autonomie dans l'exécution de leurs activités, mais sont néanmoins assujetties à un contrôle central exercé par l'Administrateur en matière:

- d'établissement de politiques;
- d'affectation importante des ressources et de décision d'investissement;
- de décisions d'exploitation influant sur plus d'une composante;
- de processus de planification, d'établissement de programmes, de budgétisation et de finances;
- de systèmes d'information de la haute direction;
- de revues opérationnelles et de mesures du rendement.

L'organigramme diffère de la structure des activités du Programme. Le tableau 2 illustre les relations et indique les fonds qui sont fournis aux diverses composantes par le biais des crédits budgétaires.

Tableau 2: Répartition des ressources par activité/et par organisation (en milliers de dollars)

RESSOURCES DES ACTIVITÉS FOURNIES GRÂCE À L'AFFECTATION DE CRÉDITS										Budget principal 1984-1985
Programmes du Ministère										
Aides à la navigation		492 757								492 757
Systèmes et services de gestion du trafic maritime		68 472								68 472
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes		121 437	4 622	3 303						129 362
Recherche et sauvetage en mer		54 953								54 953
Règlements		37 997								37 997
Quais publics et havres	69 253				2 130					71 383
Direction et administration		42 916	4 602							47 518
Sociétés de la couronne										
Ports principaux						36 409				36 409
Ponts									4 387	4 387
Tarifs								3 000		3 000
Services de pilotage							492			492
Total des crédits	69 253	818 432	9 224	3 303	2 130	36 409	492	3 000	4 387	946 630
Budget des Sociétés de la couronne (en milliers de dollars)										
Revenu				5 691		246 186	60 475	62 711	6 414	
Dépenses				8 994		194 339	61 667	69 068	11 788	
Profit (Perte)				(3 303)		51 847	(1 192)	(6 357)	(5 374)	
Dépenses en capital				-		110 244	918	4 474	345	

*Exclut le budget de la filiale (Corporation du pont international de la Voie Maritime)

[1]Société mandataire de la Couronne - mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et responsable de la conduite d'opérations de commerce ou de services sur une base quasi commerciale.

[2]Société de propriétaire de la Couronne - responsable de la conduite d'opérations commerciales et industrielles visant entre autres la prestation de services au public; une société propriétaire de la Couronne est tenue de conduire ses opérations sans crédits budgétaires.

[3]Filiales de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

D. Perspectives de planification

1. Contexte

En 1982, 306 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par eau; ce chiffre devrait passer à 430 millions de tonnes d'ici à 1990. La croissance du trafic maritime variera cependant d'une région à une autre. La demande visant les pays jalonnant le cercle de feu du Pacifique continue de se raffermir en ce qui a trait au grain, à la potasse et au charbon. La croissance du trafic dans les ports de l'Ouest sera forte dans l'ensemble, augmentant de 4 % par année au cours de la période de 1981 à 1990; toutefois, aucune amélioration ou ajout d'installation portuaire ne sera nécessaire, à toutes fins utiles, en comparaison des travaux terminés cette année ou en voie de l'être.

Le trafic dans la région Atlantique connaîtra une croissance moyenne de 2,6 % par année au cours de la période de 1981 à 1990 et ce, principalement en raison des activités d'exploration des gisements de pétrole et de gaz et des activités de construction connexes au champ pétrolifère Hibernia et aux champs gazéifères du plateau continental de la Nouvelle-Écosse.

Le trafic de la voie maritime devrait progressivement regagner du terrain, au fur et à mesure que le climat économique d'ensemble s'améliorera. En raison de la sévère récession que l'on a connue, laquelle fut à l'origine de la mise au rancart d'approximativement 20 % de la flotte canadienne de navires des Grands lacs durant la saison de navigation de 1983, il est peu probable que la voie maritime n'atteigne son seuil critique dans un avenir prévisible, contrairement à ce qui avait été envisagé, compte tenu des changements que l'Administration prévoit apporter au chapitre de l'exploitation et des améliorations mineures des installations aux fins d'accroître la capacité du réseau.

Dans l'Arctique canadien, plusieurs projets se poursuivent relativement à la mise en valeur et au transport du pétrole et du gaz, particulièrement dans la mer de Beaufort. Bien qu'il soit difficile de prédire à quel moment la production débutera réellement, les activités d'exploitation influent déjà sur la demande de services maritimes tels que les communications, les mesures de prévention de la pollution, les installations portuaires et la recherche et le sauvetage. Toutefois, aucune contrainte de capacité n'est envisagée relativement aux services à donner à ces navires.

En ce qui a trait à la pêche commerciale, il a été établi qu'environ 41 750 bateaux de pêche étaient immatriculés au Canada en 1981 et que de ce nombre, 68 % étaient exploités dans les provinces de l'Atlantique. Le nombre total de bateaux de pêche immatriculés devrait demeurer au niveau actuel sur la côte atlantique, soit 28 500 bâtiments, en raison des augmentations de productivité et de la rationalisation de la flotte de pêche. Sur la côte ouest, il devient toutefois de plus en plus évident que la flotte de pêche commerciale fait face à une

surcapacité. De ce fait, la concurrence accrue pourrait se traduire par une diminution substantielle de la flotte présentement immatriculée de 7 261 bâtiments de pêche. Puisque la flotte de bateaux de pêche n'augmentera vraisemblablement pas, le trafic maritime ainsi généré n'aura aucune incidence marquée sur la demande de services de la Garde côtière notamment ceux de la recherche et du sauvetage, tant à court qu'à moyen terme.

La navigation de plaisance et la pêche récréative influent également sur la demande de services maritimes, principalement en ce qui a trait aux communications, à la recherche et au sauvetage et à la réglementation de ces activités. En 1982, on comptait environ 1,7 million d'embarcations de plaisance au Canada. L'augmentation du nombre de plaisanciers observée au cours des dernières années (6,9 % de croissance annuelle de 1974 à 1982) devrait se poursuivre à un rythme plus lent cependant en raison d'une assez faible augmentation du revenu disponible des particuliers. Le nombre d'incidents mettant en cause des embarcations de plaisance pourrait augmenter au même rythme que la navigation de plaisance elle-même. Toutefois, les facteurs énoncés ci-après pourraient influer à la baisse sur l'augmentation prévue du nombre d'incidents: la mise en oeuvre du Règlement sur les petits bâtiments et la poursuite plus active du Programme de sécurité visant les navigateurs de plaisance.

2. Initiatives

Établissement de sociétés de ports locales: La Société canadienne des ports a été instituée le 24 février 1983. Le principal objectif de la nouvelle législation est d'offrir aux ports locaux un degré élevé d'autonomie en leur donnant le statut de société de port locale.

Le nouveau conseil de la Société canadienne des ports recommande au Ministre les ports qu'il juge admissibles au statut de société de port locale en se fondant sur des critères d'importance nationale et régionale, l'intérêt des municipalités visées au regard de la gestion de leur port respectif et les possibilités d'autonomie financière.

Les ports de Vancouver et de Montréal sont devenus des sociétés de port locales en 1983. D'autres sociétés de port locales seront proclamées en 1984. Cette tâche demeure l'une des priorités de la Société canadienne des ports.

Programme des projets spéciaux de relance (PPSR): Compte tenu de la nouvelle initiative du gouvernement en matière d'économie (PPSR), le Programme de l'Administration maritime a obtenu un budget supplémentaire de 34 millions de dollars en 1983-1984 aux fins d'accélérer certains projets d'immobilisations. Pour l'exercice financier 1984-1985, le Programme dispose d'un budget d'environ 390 millions de dollars qui seront affectés à ces projets spéciaux. Le tableau 3 résume l'engagement prévu des dépenses.

Tableau 3: Programme des projets spéciaux de relance (en millions de dollars)

Activité	Description	Budget des dépenses 1984-1985
Programme du Ministère		
Aides à la navigation	Remplacement de 10 navires	276,7
	Radoub pour prolongement de vie utile (3 navires)	25,0
	Remplacement de petites embarcations	2,7
Déglaçage	Remplacement d'un navire	20,6
	Total pour la flotte de la Garde côtière	325,0
Aides à la navigation	Digue-Assumption Centennial Park	0,5
	Travaux de protection au pont Halifax-Dartmouth	2,5
Havres et quais publics	Nouvelles installations terminales	8,7
	Prolongement et amélioration des quais	18,7
	Construction du Complexe East Port par la Commission du port de Hamilton	2,1
Total pour le Programme du Ministère		357,5
Paiements aux sociétés de la Couronne		
Canaux		
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	Remise en état du canal Welland	3,0
Ports principaux		
Société canadienne des ports	Développement du port de Sept-Iles	12,8
	Développement du port de Chicoutimi	16,5
Total des paiements aux sociétés de la Couronne		32,3
Total du Programme		389,8

Pour plus de détails sur ces projets, consulter la liste des projets d'immobilisations, page 3-54, tableau 46.

3. Efficacité du Programme

Les différentes situations opérationnelles des composantes du secteur maritime empêchent de mettre au point un indicateur général unique. Les mesures de rendement établies pour la plupart des activités sont présentées dans la section d'analyse des activités.

Section II
Analyse par activité

A. Aides à la navigation

Objectif

Mettre au point, entretenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation, notamment au moyen d'aides classiques, d'aides radio, de chenaux et de canaux destinés à faciliter la navigation sûre et efficace en eaux canadiennes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Aides à la navigation" représentent environ 52 % de l'ensemble des dépenses du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 40 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides classiques	134 898	2 359	128 512	2 362	6 386	(3)
Aides radio	9 204	156	9 361	171	(157)	(15)
Sondages et dragages	17 802	145	16 852	140	950	5
Canal Canso	1 234	24	1 194	24	40	-
Fonctionnement*	163 138	2 684	155 919	2 697	7 219	(13)
Capital	336 467	59	92 696	11	243 771	48
Péremption prévue	(5 234)	-	-	-	(5 234)	-
Dépenses totales	494 371	2 743	248 615	2 708	245 756	35
Recettes à valoir sur le crédit	(1 614)	-	(1 508)	-	(106)	-
Besoins nets en ressources	492 757	2 743	247 107	2 708	245 650	35

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 57 000 dollars (212 000 dollars pour 1983-1984).

L'augmentation d'environ 246 millions de dollars est attribuable au capital supplémentaire nécessaire au programme de remplacement de la flotte (voir page 3-54) et à l'inflation.

Les recettes proviennent du recouvrement des coûts des services offerts aux autres organismes gouvernementaux. Le coût de services d'hélicoptère assurés pour le compte du ministère des Pêches et Océans s'élève à 1,2 million de dollars.

Description

Cette activité vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides classiques: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes et flottantes telles que des bouées, des phares, des feux d'alignement marquant les chenaux et l'entrée des ports ainsi que les obstacles à la navigation et les emplacements à terre facilement repérables. Les principales tâches liées à cette activité sont la détermination des aides maritimes nécessaires; la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides et le rassemblement ainsi que la diffusion d'avis à la navigation par les centres d'information et les stations radio de la Garde côtière aux fins d'informer les utilisateurs de tout déplacement ou de toute défectuosité des aides. La mise en place, l'exploitation et l'entretien des aides est tributaire, dans une large mesure, des navires et des aéronefs de la flotte de la Garde côtière.

Aides radio: Ce service porte sur la conception, l'entretien et l'exploitation quotidienne de systèmes radio de localisation des navires en mer.

Sondage et dragage: Ces tâches comprennent la mesure de la profondeur de l'eau et le dragage, au besoin, afin que les chenaux de navigation soient de la profondeur et de la largeur désirées.

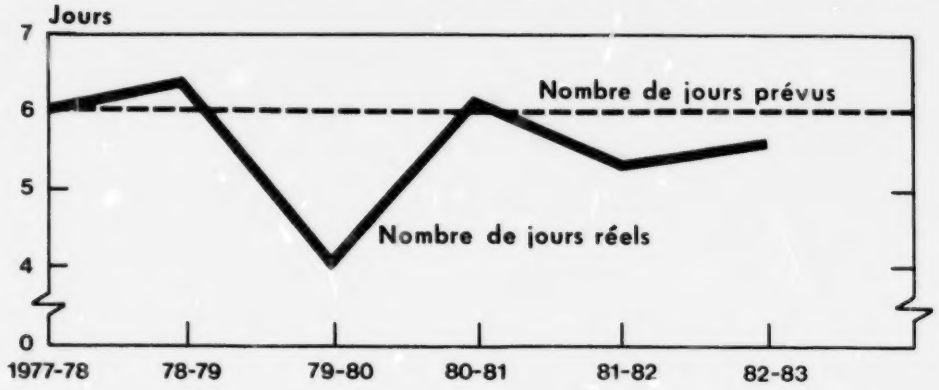
Canal Canso: Ce canal est exploité et entretenu aux fins d'offrir un raccourci aux navires naviguant entre le golfe Saint-Laurent et la côte est de l'Atlantique.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides classiques: Le réseau d'aides classiques comprend, en moyenne, 8 865 aides flottantes (bouées) et 7 431 aides à terre, dont 272 phares principaux entretenus par le personnel de la Garde côtière, et environ 3 000 aides entretenues par voie de contrats privés. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans la "Liste des feux"; ces documents sont utilisés par les navires qui circulent en eaux canadiennes. Des règlements internationaux et les pratiques gouvernent leurs caractéristiques, leur couleur et leur installation. La Garde côtière assure ces services d'exploitation par le biais d'une organisation décentralisée relevant de cinq administrations régionales. Les régions exploitent 10 bases principales et 5 bases secondaires dans le cadre du programme des aides (voir tableau 53, page 3-64).

Le principal indice de rendement est la période pendant laquelle les aides fonctionnent normalement. Plus précisément, la principale mesure de rendement est la période pendant laquelle une aide classique ne peut être utilisée pour la navigation. Le tableau 5 indique les résultats moyens, réels et prévus de toutes les aides classiques à cet égard depuis 1978-1979.

Tableau 5: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique ne peut être utilisée



Le tableau 6 résume les besoins en ressources nécessaires pour atteindre les résultats escomptés au cours de la période triennale se terminant en 1984-1985 ainsi que les facteurs variables connexes influant sur ces besoins.

Tableau 6: Données sur le rendement et les ressources - Aides classiques

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Soutien des navires	67 222	62 993	53 969
Soutien des aéronefs	7 491	6 764	7 355
Autres	60 185	58 755	45 704
	134 898	128 512	107 028
Variables importantes influant sur les besoins			
Nombre d'aides en place	16 300	16 300	16 300
Nombre de vérifications effectuées	39 300	39 300	39 300
Importance du soutien de la flotte			
Heures-navire consacrées	179 400	179 400	179 400
Heures-aéronef consacrées	80 400	80 400	79 400

Aides radio: Le système radio de localisation regroupe près de 200 aides électroniques, notamment des radiobalises et des balises radar ainsi qu'un système électronique de navigation longue portée Loran C.

La mise en place du système Loran C sur la côte est sera terminée le 31 décembre 1983. Ce système permettra d'économiser 13 années-personnes en 1984-1985 et 19 années-personnes au cours des années qui suivront.

Le principal indice de rendement de ces aides est leur bon fonctionnement au regard de leurs caractéristiques d'exploitation. La mesure du rendement utilisée est le pourcentage de temps de fonctionnement des aides. Le niveau cible de disponibilité du Loran C est établi à 99,7 %. Jusqu'ici, ce niveau a toujours été atteint.

Sondage et dragage: Le tableau 7 résume le programme de sondage et de dragage prévu pour 1984-1985.

Tableau 7: Données sur les ressources - Sondage et dragage (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Sondage de la profondeur d'eau	4 721	4 394	3 641
Dragage effectué par TPC	7 034	6 699	-
Contrats de dragage adjugés	6 047	5 759	5 117
Besoins totaux en ressources	17 802	16 852	8 758

L'augmentation des coûts en 1983-1984 est attribuable au transfert des responsabilités en matière de dragage du ministère des Travaux publics à la Garde côtière.

Canal Canso: En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, permettant le passage de quelque 2 600 navires.

Dépenses en capital: Le programme d'immobilisations de 1984-1985 qui est prévu pour l'activité des aides à la navigation (tableau 8) a considérablement été élargi à la suite de la mise en oeuvre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement.

La construction des 10 navires sera terminée d'ici à 1987-1988. Ces navires remplaceront des bâtiments plus âgés qui atteindront bientôt la fin de leur durée de vie utile. Les nouveaux navires seront pourvus des plus récents perfectionnements technologiques dans le domaine maritime et permettront de répondre efficacement à diverses demandes, notamment à celles de l'activité des aides à la navigation.

Tableau 8: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Coût total estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Dépenses prévues en 1984-1985	Dépenses des années futures
Aides classiques				
Grands projets	18 879	5 438	11 520	1 921
Divers projets de moins de 250 000 $	13 224	-	13 224	-
	32 103	5 438	24 744	1 921
Aides radio	3 282	858	1 579	845
Sondage et dragage	23 284	18 712	4 256	316
Remplacement des navires				
6 brise-glace légers - gros ballseurs (classe 1100)	382 503	28 871	225 293	128 339
2 brise-glace légers - ballseurs moyens (classe 1050)	92 450	20 284	48 035	24 131
2 petits ballseurs (classe 800)	5 264	1 871	3 393	-
Diverses petites embarcations	7 779	1 788	2 747	3 244
Radoub pour prolongement de vie utile (3 navires)	31 443	5 143	25 019	1 281
Divers projets de moins de 250 000 $	1 401	-	1 401	-
	520 840	57 957	305 883	156 995
	579 509	82 965	336 467*	160 077

*Avant la péremption prévue de 5,2 millions de dollars.

B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime

Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations de gestion du trafic maritime, d'un réseau de stations radio côtières et d'autres réseaux de communications et d'information afin de faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité des systèmes et des services de gestion du trafic maritime représentent environ 7 % des dépenses du Programme du transport maritime et 14 % des années-personnes.

Tableau 9: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services de trafic maritime	**27 576**	**503**	26 241	512	1 335	(9)
Services de communications	**28 899**	**486**	26 275	468	2 624	18
Fonctionnement	**56 475**	**989**	52 516	980	3 959	9
Capital	**12 412**	**2**	14 800	-	(2 388)	2
Dépenses totales	**68 887**	**991**	67 316	980	1 571	11
Recettes à valoir sur le crédit	**(415)**		(390)		(25)	
Besoins nets en ressources	**68 472**	**991**	66 926	980	1 546	11

Les recettes proviennent des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Le coût du service radio de messages offert au secteur privé est également recouvré. Ces recettes (dont le budget est de 1,8 million de dollars en 1984-1985) sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent servir aux fins de l'activité.

Description

Les systèmes et les services de gestion du trafic maritime sont offerts de deux façons.

Services de trafic maritime: Ces services surveillent la circulation des navires afin d'assurer la sécurité des mouvements dans les secteurs critiques. Ils sont assurés depuis 11 centres de trafic et d'information maritimes au Canada (tableau 54, page 3-64), 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Ces services comprennent l'exploitation des systèmes de gestion du trafic de l'est du Canada (ECAREG) et de l'Arctique canadien (NORDREG). Le premier, exploité à longueur d'année, est un système de compte rendu obligatoire imposé en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le second est un système de compte rendu exploité sur une base volontaire pendant la saison de navigation dans l'Arctique seulement. Le but premier de ces systèmes est la sécurité et la diffusion d'information sur les glaces. Toutefois, il vise également à obliger les navires pénétrant dans les eaux territoriales nationales à se conformer à la réglementation canadienne.

Services de communications: Ces services sont assurés par le biais d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière, exploité manuellement et par contrôle à distance 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Le réseau diffuse également des renseignements sur des questions telles que les défectuosités des aides à la navigation, l'état des glaces et le temps. Le but premier des services de communications est la sécurité de la vie humaine en mer. Un service public de messages par radio pour lesquels des droits sont imposés est aussi offert.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de trafic maritime: Le rendement est fondé sur la disponibilité à 99,5 % des systèmes de trafic maritime. À ce jour, cet objectif a toujours été atteint. Les données statistiques apparaissent au tableau 10.

Tableau 10: Données sur le rendement et les ressources - Services de trafic maritime

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Services de trafic maritime	27 576	26 241	20 943
Variables importantes sélectionnées influant sur les ressources			
Heures d'exploitation aux centres de trafic	113 900	107 300	104 200
Tendances d'utilisation des services			
Mouvements des navires	419 000	399 000	420 000
Messages transmis	994 000	947 000	952 000
Avis aux navires publiés	14 500	14 060	14 000

Le nombre et les années d'usage de l'équipement devant être entretenu, ainsi que les critères selon lesquels l'équipement doit être entretenu, sont aussi des variables importantes influant sur les ressources.

Services de communications: L'efficacité d'exploitation est évaluée principalement au regard du temps de bon fonctionnement du matériel de communication. Grâce à du matériel de réserve, le service est assuré sans interruption.

Le tableau 11 montre les besoins en ressources et une principale tendance d'exploitation. Le nombre et les années d'usage de l'équipement devant être entretenu, ainsi que les critères selon lesquels l'équipement doit être entretenu, sont d'autres variables importantes influant sur les ressources.

Tableau 11: Données sur le rendement et les ressources - Services de communications

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Exploitation des stations radio et entretien du matériel	28 899	26 275	24 992
Variables importantes influant sur les ressources			
Heures d'exploitation des stations radio gardées	470 120	470 120	470 120

Dépenses en capital: Le tableau 12 expose le programme envisagé des dépenses en capital en 1984-1985.

Tableau 12: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Coût total estimatif	Dépenses prévues Jusqu'au 31 mars 1984	Dépenses prévues en 1984-1985	Dépenses des années futures
Expansion ou amélioration des services:				
Extension des communications VHF/FM:				
• Terre-Neuve	2 353	1 245	717	391
• Côte ouest	6 847	6 447	400	-
Amélioration du système de trafic maritime à Prince Rupert	2 704	2 373	331	-
Remplacement des émetteurs et des récepteurs radio et du matériel de contrôle des communications	12 356	4 173	3 979	4 204
Remplacement du système de trafic maritime à Halifax	4 570	690	3 641	239
Divers projets de moins de 250 000 $	3 344	-	3 344	-
	32 174	14 928	12 412	4 834

C. Déglaçage, Arctique et autres services maritimes

Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glace, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions ainsi qu'appuyer certaines activités ne relevant pas de la Garde côtière et des opérations de ravitaillement des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés situées dans l'Arctique.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 14 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 16 % du total des années-personnes.

Tableau 13: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Déglaçage et escorte	52 509	790	47 124	715	5 385	75
Lutte contre les inondations	8 206	119	7 479	109	727	10
Reconnaissance des glaces	14 293	-	12 693	-	1 600	-
Recherche et développement dans l'Arctique	4 622	9	3 952	7	670	2
Autres services	27 432	212	25 237	191	2 195	21
Fonctionnement	107 062	1 130	96 485	1 022	10 577	108
Capital	29 022	-	18 220	-	10 802	-
Dépenses totales	136 084	1 130	114 705	1 022	21 379	108
Recettes à valoir sur le crédit	(6 722)	-	(6 402)	-	(320)	-
Besoins nets en ressources	129 362	1 130	108 303	1 022	21 059	108

L'augmentation de 21 millions de dollars est due à l'accélération de la construction de navires par le biais du Programme des projets spéciaux de relance (11 millions de dollars), une hausse dans les coûts d'exploitation (6 millions de dollars), et l'inflation (4 millions de dollars).

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la livraison annuelle de matériel et de fournitures dans l'Arctique (par contrat au secteur privé) pour le compte d'autres ministères. En outre, des recettes de 6,5 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et sont obtenues de l'affrètement du câblier NGCC John Cabot aux fins de réparer le câble transatlantique de Téléglobe Canada. Le coût de cet affrètement et des travaux exécutés sont recouvrés en entier.

Description

Déglaçage et escorte: Ce service vise l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glaces de la côte-est, du golfe Saint-Laurent et des Grands lacs pendant l'hiver ainsi que dans l'Arctique pendant l'été. Les travaux de déglaçage ont également lieu dans certains ports, sur demande, afin de faciliter le mouvement des navires de transport et de pêche.

Lutte contre les inondations: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Reconnaissance dans les glaces: Des aéronefs sont affrétés par le ministère de l'Environnement, sur une base contractuelle, aux fins d'informer le secteur du transport maritime de l'état des glaces.

Recherche et développement dans l'Arctique: Cette activité comprend le parrainage de projets de recherche et de développement dans l'Arctique canadien, conformément au mandat du ministère. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participe Pêches et Océans Canada et Environnement Canada.

Autres services: Les autres services assurés dans le cadre de la présente activité sont:

- Ravitaillement dans l'Arctique: Coordination de la mission annuelle de ravitaillement de l'est de l'Arctique aux fins d'approvisionner les communautés isolées du Nord et les emplacements de la Défense, en nourriture, matériaux, carburant et équipement.
- Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux: Cette activité vise l'affectation de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Au nombre de ces services, citons en particulier l'affrètement du NGCC John Cabot par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans pour l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique. Le paiement de 1,2 million de dollars à la Société des transports du Nord Limitée pour des services de transport maritime à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Keewatin est aussi inclus dans cette activité.
- Compagnie de navigation Canarctic Limitée: Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le N.M. Arctic, un vracquier expérimental de classe arctique 2 en vue d'accroître la compétence du Canada en ce qui a trait à la technologie des navires de charge/brise-glace ainsi que pour démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik pendant l'été, au moyen du N.M. Arctic. De concert avec Federal Commerce and Navigation, Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris,

située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'étude de la conception des navires et des glaces dans l'Arctique. Les résultats ainsi obtenus sont communiqués aux entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Données sur le rendement et justification des ressources

Déglaçage et escorte: Sept brise-glace sont exclusivement affectés à cette fin. À cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement sont données au tableau 14.

Tableau 14: Données sur le rendement et les ressources - Déglaçage et escorte

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Services assurés par des navires	48 735	43 124	42 827
Services assurés par des aéronefs	1 446	1 313	1 446
Autres	2 328	2 687	2 367
	52 509	47 124	46 640
Demandes de service			
Navires escortés	4 000	4 000	4 800
Milles-navire d'escorte	16 000	16 000	21 000
Services assurés par la flotte de la Garde côtière			
Heures-navire consacrées	43 100	43 100	43 100
Heures-aéronef consacrées	15 800	15 800	14 900

Le Budget des dépenses de 1984-1985 et les prévisions de 1983-1984 sont fondés sur des conditions de navigation dans les glaces de difficulté moyenne établies à partir de données recueillies au cours des années précédentes au regard des secteurs desservis. Les besoins réels en ressources peuvent varier si l'état des glaces change considérablement par rapport auxdites conditions moyennes.

Lutte contre les inondations: Les besoins en ressources d'exploitation sont fondées sur une moyenne de 130 jours (131 jours en 1982-1983) de travail exécuté par les navires aux fins de la lutte contre la formation d'embacles. Ce nombre de jours n'a pas varié de façon importante au cours des dernières années.

Reconnaissance des glaces: Le coût d'exploitation de ce service est estimé à 14 millions de dollars pour l'exercice financier 1984-1985, ce qui représente le coût d'un contrat de 2 200 heures de vol.

Autres services: Les tableaux 15 et 16 contiennent des données sur le rendement et les dépenses de fonctionnement nécessaires à la prestation des trois autres services offerts dans le contexte de la présente activité.

Tableau 15: Données sur le rendement et les ressources - Autres services

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Ravitaillement de l'Arctique	7 513	7 155	8 087
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	16 616	15 030	12 912
Canarctic Limitée	3 303	3 052	3 210
	27 432	25 237	24 209
Données sur le rendement			
Ravitaillement de l'Arctique			
Tonnes de marchandises transportées	47 000	45 000	47 000
Heures-navire consacrées	1 300	1 300	1 300
Heures-aéronef consacrées	1 160	1 160	1 160
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux			
Heures-navire consacrées	12 700	12 700	12 700
Heures-aéronef consacrées	3 000	3 000	3 400

Les données sur le rendement de Canarctic sont présentées séparément, au tableau 16, du fait que cette entreprise est exploitée sur la base d'une année civile.

Tableau 16: Statistiques financières et d'exploitation de la Compagnie de navigation Canarctic Limitée

	1980	1981	1982	1983	1984
Résultats financiers (en milliers de dollars)					
Recettes	6 011	4 711	6 485	6 197	5 491
Dépenses	9 252	9 384	9 695	9 249	8 794
Subventions gouvernementales	3 241	4 673	3 210	3 052	3 303
Tonnes de marchandises transportées (en milliers de tonnes)	120	133	131	132	135

Dépenses en capital: Le programme de dépenses en capital prévu pour 1984-1985 prévoit une hausse attribuable au Programme des projets spéciaux de relance. Le principal article de dépense sera la construction d'un brise-glace de la classe 1200 qui sera utilisé dans le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent, le tout à un coût total estimatif de 164,6 millions de dollars, dont 20,6 millions sont inclus dans le Budget des dépenses de 1984-1985. Le reste des dépenses prévues en 1984-1985, soit au total 29 millions de dollars, visent divers achats d'équipement.

Une fois sa construction terminée en 1987-1988, le brise-glace de classe 1200 remplacera le NGCC Labrador.

D. Recherche et sauvetage en mer

Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et de sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures; accroître la participation bénévole aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique, afin de réduire la charge de travail des services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité de recherche et de sauvetage représentent 6 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 11 % du total des années-personnes.

Tableau 17: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	**40 734**	**697**	39 724	709	1 010	(12)
Propagande en faveur de la sécurité nautique	**2 608**	**34**	2 612	34	(4)	-
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien	**1 457**	**22**	1 463	22	(6)	-
Fonctionnement*	**44 799**	**753**	43 799	765	1 000	(12)
Capital	**10 154**	**-**	16 670	-	(5 516)	-
Total des besoins en ressources	**54 953**	**753**	60 469	765	(5 516)	(12)

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 610 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

La réduction globale de 5,5 millions de dollars est due à une baisse des dépenses pour le remplacement des navires de 6,5 millions de dollars, partiellement compensée par une augmentation aux coûts d'opération de 1 million de dollars due à l'inflation.

Description

Cette activité vise à réduire au minimum les pertes de vie dans le secteur maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: Ces opérations visent la mise en place d'effectifs de recherche et de sauvetage, de concert avec le ministère de la Défense nationale.

Propagande en faveur de la sécurité nautique: Cette propagande vise à accroître la sécurité des plaisanciers par le biais de programmes d'information visant à rendre le public plus conscient de certaines questions de sécurité.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien: En complément de ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, lequel dispose de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits du pays et est assuré par des bénévoles.

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière participe à l'exploitation, effectifs à l'appui, des centres de coordination de sauvetage de Halifax en N.-É., Trenton en Ont., et Victoria en C.-B. En outre, elle assure le fonctionnement des sous-centres de sauvetage maritime de Saint-Jean, T.-N., et de Québec. À partir de ces centres, la Garde côtière exploite 40 navires de recherche et de sauvetage, 30 embarcations de sauvetage côtières et 3 aéroglisseurs. Les unités principales sont exploitées 24 heures par jour, 7 jours par semaine et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources exclusivement affectées à la recherche et au sauvetage. Ces bâtiments doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes qui suivent la réception d'un appel de détresse. Au plus fort de l'été, lorsque la navigation de plaisance bat son plein, un programme spécial est mis en oeuvre. Ce programme consiste à envoyer sur les lieux des incidents des embarcations de sauvetage côtières dont l'équipage est composé d'étudiants.

Tableau 18: Données sur le rendement et les ressources - Opérations de sauvetage de la Garde côtière

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			
Soutien des navires	33 654	33 109	27 865
Autres	7 080	6 616	5 298
	40 734	39 724	33 163
Variables importantes influant sur les ressources			
Heures-navire consacrées	290 000	286 000	273 500
Utilisation des services			
Interventions de la Garde côtière lors d'incidents	6 500	6 000	5 500

Propagande en faveur de la sécurité nautique: Un important programme de sécurité nautique au coût estimatif de 2,6 millions de dollars en 1984-1985, est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de films d'information en matière de sécurité, de réclames publicitaires télévisées ainsi que pour l'élaboration de programmes et de publications tels que le Guide de sécurité nautique. Ils servent également à donner des cours. Le nombre de cours de sécurité nautique devrait passer de 1100 qu'il était en 1982-1983 à 1250 en 1983-1984 et à 1400 en 1984-1985.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navires qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Le tableau 19 décrit la croissance ainsi que le champ d'activité du Service. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,5 million de dollars. Les dépenses en carburant et assurances engagées par les unités auxiliaires aux fins d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service.

Tableau 19: Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Croissance et charge de travail

Année	Nombre de membres	Nombre de navires	Nombre d'interventions
1980	937	418	753
1981	1 126	492	844
1982	1 298	607	1 042
1983 (prévu)	1 850	850	1 500
1984 (prévu)	2 100	950	1 700

Dépenses en capital: Le tableau 20 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1984-1985.

Tableau 20: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Coût total estimatif	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Dépenses prévues en 1984-1985	Dépenses des années futures
Expansion des services				
o 1 navire renforcé pour la navigation dans les glaces de la classe 200 - Terre-Neuve (dernier d'un programme d'acquisition de 7 navires)	9 426	6 750	2 676	-
o 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Gaspé	1 044	200	844	-
o 1 vedette de la classe 400 - St. John's (T.-N.)	2 991	-	2 491	500
	13 461	6 950	6 011	500
Remplacements				
o 1 vedette de la classe 400 - Meaford	3 078	-	3 078	-
o 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Souris	929	200	729	-
o 2 navires pour la Côte ouest, ville Bella Bella/Queen Charlotte	4 000	-	3 000	1 000
Divers projets de moins de 250 000 $	1 018	-	1 018	-
	9 025	200	7 825	1 000
	22 486	7 150	13 836*	1 500

*Avant ajustement de fonds de 3,6 millions de dollars.

E. Règlements

Objectif

Administrer, élaborer et appliquer les règlements et les normes régissant la navigabilité des navires, la sécurité de leur cargaison et la sécurité des opérations afin de réduire le nombre d'accidents mettant en cause des navires et des membres d'équipage et de prévenir la pollution par les navires; veiller à ce que les ouvrages placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables ne nuisent pas au droit du public à la navigation; et atténuer les conséquences sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Règlements" représentent environ 4 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 7 % du total des années-personnes.

Tableau 21: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	21 156	379	19 337	367	1 819	12
Urgences	6 578	51	3 384	52	3 194	(1)
Enquêtes sur les accidents maritimes	2 354	48	1 341	31	1 013	17
Protection des eaux navigables	1 731	28	1 635	28	96	-
Fonctionnement*	31 819	506	25 697	478	6 122	28
Capital	6 178	-	6 522	-	(344)	-
Total des besoins en ressources	37 997	506	32 219	478	5 778	28

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 29 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

On récupère environ 1,6 million de dollars du secteur privé relativement aux inspections et aux examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Les recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette activité.

Aux fins de financement urgent en cas d'un écoulement majeur d'huile, un fonds pour éventualités en cas d'incidents de pollution de 3 millions de dollars a été établi à compter de 1984-1985. La balance de l'augmentation est attribuable à une hausse du personnel et à l'inflation.

Description

L'activité "Règlements" comprend les quatre fonctions suivantes.

Sécurité des navires: La composante ministérielle du même nom veille à l'administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministre. À cette fin, elle s'occupe de l'élaboration et de la promulgation de règlements et de normes; de l'inspection des navires et de l'équipement de ces derniers, des plates-formes de forage et des cargaisons afin de vérifier leur état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux navires. Elle s'occupe également de l'inspection, de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux aéroglisseurs; de la surveillance des programmes de formation en matière de sécurité maritime ainsi que des examens et des certificats d'officiers et de marins aux fins d'armer les navires en personnel compétent. Cette composante est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires.

Urgences: La composante ministérielle du même nom s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressources lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Elle est chargée de l'évaluation, de l'achat et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe régulièrement de tenir des exercices auxquels participent les effectifs de la Garde côtière et le personnel d'autres organismes.

Enquêtes sur les accidents maritimes: La composante ministérielle du même nom s'occupe, pour le compte du Ministre, de tenir des enquêtes sur les accidents maritimes mettant en cause des navires et des membres d'équipage ainsi que des aspects administratifs et techniques des enquêtes officielles (audiences publiques); elle est responsable de l'examen de tous les rapports d'enquête et de la formulation de recommandations destinées à empêcher que ces accidents ne se reproduisent; elle veille à ce que tous les accidents maritimes soient consignés, à ce que des statistiques annuelles soient publiées et à ce que des renseignements sur les accidents soient diffusés sur demande.

Protection des eaux navigables: Aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Garde côtière est chargée de l'examen, de l'analyse et de l'approbation des ouvrages (ponts, barrages, quais, câbles d'électricité et de téléphone aériens et sous-marins, etc.) construits dans les eaux navigables afin de protéger le droit du public à la navigation; elle est également responsable de l'enlèvement des épaves et des enquêtes sur les cas d'obstacles à la navigation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle vise la préservation et la protection des épaves de navire ainsi que les mesures visant à en disposer, cette composante est chargée des aspects administratifs des activités du Receveur des épaves.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Au Canada, 34 832 navires sont immatriculés et de ce nombre, 5 642 doivent être inspectés. La Direction a visité 2 700 navires et effectué 13 364 examens du personnel en 1982-1983. Aux fins de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction dispose d'un réseau de 30 bureaux de district et emploie 185 inspecteurs et examinateurs, tous relevant de 5 administrations régionales couvrant tout le Canada. Le tableau 22 donne des renseignements statistiques concernant le rendement au cours des dernières années.

Tableau 22: Données sur le rendement et les ressources - Sécurité des navires

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Fonctionnement (en milliers de dollars)			
Sécurité des navires	21 156	19 337	20 317
Données sur le rendement			
Inspections des navires	3 300	3 000	2 700
Vérification de plans et de dessins de navires	11 350	10 320	9 390
Examens du personnel	15 400	14 000	13 364
Exemptions délivrées	760	780	872

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 52 employés situé à son administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 23 indique le nombre d'opérations de nettoyage de cas de pollution par les hydrocarbures effectuées au cours des dernières années et les coûts connexes.

Tableau 23: Déversements d'hydrocarbures et coûts de nettoyage (en milliers de dollars)

Année	Nombre d'interventions	Dépenses totales
1979-1980	53	9 416
1980-1981	128	4 981
1981-1982	68	7 198
1982-1983	41	6 056

Enquêtes sur les accidents maritimes: Vingt-trois enquêteurs situés à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux de la Garde côtière enquêtent sur les accidents maritimes. Le ministre des Transports a entrepris une étude, dirigée par M. Bernard M. Dechênes, c.r., afin d'évaluer l'efficacité et l'impartialité des enquêtes sur les accidents et de déterminer la meilleure façon d'améliorer le processus actuel.

Tableau 24: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques sur la charge de travail

	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de rapports
Année civile			
1979	922	108	17
1980	969	72	176
1981	1 359	70	163
1982	1 431	181	161

Protection des eaux navigables: En 1982-1983, 3 668 demandes ont été traitées conformément aux dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages, placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables et dont le but est de protéger le droit du public à la navigation. Pour 1983-1984 et 1984-1985, on prévoit qu'il faudra traiter 3 700 demandes annuellement.

Dépenses en capital: Le principal article de dépense est la construction du Centre de formation en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM) à St. John's, Terre-Neuve, au coût de 3,9 millions de dollars. Le reste, soit 2,3 millions de dollars, sera utilisé pour effectuer divers petits achats d'équipement.

F. Havres et quais publics

Objectif

Développer, administrer et entretenir les ports et les installations portuaires désignés afin de répondre aux besoins du secteur de transport maritime commercial et d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau national de transport maritime.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 8 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 25: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Havres et quais publics						
Dragage	6 143	-	8 290	-	(2 147)	-
Réparations	26 674	-	23 670	-	3 004	-
Gestion des ports	3 754	90	3 541	91	213	(1)
Fonctionnement	36 571	90	35 501	91	1 070	(1)
Capital	36 718	3	21 355	-	15 363	3
Péremption prévue	(4 056)		-		(4 056)	
	69 233	93	56 856	91	12 377	2
Versements aux commissions de ports	2 130	-	3 350	-	(1 220)	-
Total des besoins en ressources	71 363	93	60 206	91	11 157	2

En 1984-1985, des recettes de 6,7 millions de dollars seront recueillies sous forme de droits de quai et de port. Ces recettes sont créditées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées par l'activité.

Description

Havres et quais publics: Cette direction est chargée de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 366 emplacements portuaires destinés à répondre aux besoins du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable sur l'économie des régions visées. Au total, ces ports reçoivent 20 % du total des marchandises transportées par eau dans tout le pays. Puisque la plupart de ces ports ne sont pas financièrement autonomes, ils sont administrés par Transports Canada comme ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports sont offerts à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces derniers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons ne sont pas fournis.

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent environ 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités paracommerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés en cours s'établit à 3 millions de dollars (voir tableau 50, page 3-61).

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et quais publics: La plupart des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, la réfection et l'entretien préventif des ouvrages et des immeubles existants. Les plans pour 1984-1985 consistent en 135 projets d'entretien et de réparation aux infrastructures et 22 projets d'entretien de dragage, à un coût estimatif de 33 millions de dollars. La rationalisation prévue du programme contribuera à réduire le nombre des emplacements portuaires administrés, de ce fait contrôlant l'accroissement du budget d'entretien.

Versements aux commissions de port: Le Programme prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de travaux de construction. Le tableau 26 montre les projets prévus pour 1983-1984 et 1984-1985.

Tableau 26: Versements aux commissions de port (en milliers de dollars)

Commissions de port / utilisation	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984
Hamilton - construction du complexe portuaire est	2 130	2 750
Windsor - port de plaisance du secteur ouest	-	600
Total	2 130	3 350

Dépenses en capital: Les dépenses en capital servent principalement à construire des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des brise-lames, à draguer les chenaux de navigation et à mettre en place les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins des usagers et assurer l'efficacité des opérations portuaires. L'augmentation principale aux dépenses prévues en 1984-1985 est reliée au projet de développement des ports Newcastle/Port Chatham. Le coût total estimatif du projet est de 17 millions de dollars et les dépenses prévues en 1984-1985 sont de l'ordre de 11 millions de dollars. Pour une ventilation complète des autres grands projets d'immobilisations, voir le tableau 46 à la page 3-56.

G. Direction et administration

Objectif

Établir des politiques et des directives ainsi qu'administrer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au réseau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

État récapitulatif des ressources

Cette activité compte pour 5 % du total des dépenses du Programme du transport maritime de 1984-1985 et pour 10 % du total des années-personnes.

Tableau 27: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Administration maritime	4 602	73	4 201	72	401	1
Administration de la Garde côtière	29 220	616	27 271	612	1 949	4
Fonctionnement*	33 822	689	31 472	684	2 350	5
Capital	13 596	-	10 039	-	3 557	-
Total des besoins en ressources	47 418	689	41 511	684	5 907	5

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 50 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

L'augmentation d'environ 6 millions de dollars reflète le capital additionnel requis pour le programme de remplacement des bases de la Garde côtière (3,6 millions de dollars), les dépenses de fonctionnement additionnelles que devra encourir la Garde côtière relativement à la célébration du 450e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada (0,6 million de dollars), une hausse générale des coûts de fonctionnement (0,2 million de dollars), et l'inflation (1,5 million de dollars).

Description

Administration maritime: Cette administration comprend les bureaux de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint, Politique et Planification, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler et de diriger la politique maritime nationale; d'établir des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité d'ensemble; de diriger les processus de planification, d'établissement de programmes et de budgétisation; d'administrer les programmes de recherche et de développement; d'exercer un contrôle financier et d'administrer les systèmes d'information de gestion. Le personnel visé conseille également en matière de politique les sociétés de la Couronne relevant de la compétence de l'Administrateur maritime.

Administration de la Garde côtière: Cette administration comprend les bureaux du Commissaire, du directeur général de chaque région et des gestionnaires de district. Ces personnes traitent de toute question précise visant les activités de la Garde côtière. Leurs responsabilités comprennent l'élaboration de la politique, de directives et de lignes directrices; la prestation de services de logement, de planification, d'établissement de programmes, de finances, de gestion du matériel, de bureau et de personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette activité représentent les pourcentages suivants des dépenses de fonctionnement totales du Programme:

Tableau 28: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales (à l'exclusion des dépenses en capital)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Total des dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)	475 816	444 739	361 965
Dépenses de fonctionnement de l'activité "Direction et administration" (en milliers de dollars)	33 822	31 472	34 200
Pourcentage des dépenses de fonctionnement que représente l'activité	7,10 %	7,08 %	9,44 %

Dépenses en capital: Le principal article de dépense est la reconstruction des bases de Prescott et de Parry Sound, au coût total estimatif de 25,5 millions de dollars dont 8,7 millions sont prévus dans le Budget des dépenses de 1984-1985.

H. Ports principaux

Introduction

Cette activité résume l'appui financier accordé par le gouvernement fédéral à la Société canadienne des ports, une société de la Couronne de l'annexe C. L'information ci-après porte également sur les opérations d'ensemble et les autres sources d'appui financier auxquelles peut recourir la société.

Objectifs: La Loi sur la Société canadienne des ports enjoint à cette dernière de mettre en place un réseau portuaire qui:

- soit un outil utile pour l'atteinte des objectifs commerciaux internationaux du Canada, d'une part, et nationaux, régionaux, locaux, économiques et sociaux, d'autre part;
- soit rentable;
- offre, selon des conditions équitables, des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- offre aux sociétés locales un degré élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation, compte tenu de la responsabilité du ministre des Transports d'assurer le bon fonctionnement et la rentabilité du réseau national de transport et de veiller à l'utilisation optimale des ressources;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes de même que les réseaux de transport terrestre et aérien.

État récapitulatif des ressources

Cette activité compte pour environ 4 % des ressources totales du Programme du transport maritime.

Pour 1984-1985, dans le contexte de la contribution du gouvernement fédéral au 450^{e} anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada, le Cabinet a approuvé le versement à la Société canadienne des ports d'un montant de 282 000 dollars destiné à couvrir les frais supplémentaires qui seront engagés aux Ports de Halifax et de Québec.

Tableau 29: Dépenses de l'activité et autres affectations de fonds (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Appui financier accordé à la Société canadienne des ports aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens immobiliers:			
Paiements budgétaires	31 937	24 102	63 427
Emprunts	4 190	4 909	14 456
Paiement à la Société canadienne des ports pour le projet Québec 1534-1984			
Paiement budgétaire	282	-	-
	36 409	29 011	77 883

Tous les prêts consentis à la Société canadienne des ports portent intérêt, lequel varie de 6,25 à 15,625 %. Une liste complète des emprunts de la Société apparaît au tableau 50 (page 3-61).

Description

Ports Canada, dont le bureau central se trouve à Ottawa, exploite des ports et des installations connexes à 15 endroits au Canada (tableau 55, page 3-65). Ces ports reçoivent près de la moitié du trafic-marchandises maritime au Canada. Plusieurs de ces derniers exploitent en outre des terminus de passagers. Tous sont exploités comme division distincte de la Société ou comme société de port locale, à l'exception du terminus pour charbon de Ridley Island, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Cette installation, dont le coût atteindra 250 millions de dollars lorsqu'elle sera substantiellement terminée à la fin de 1983, sera exploitée par Ridley Terminals Inc., une entreprise en co-participation de la Société et de Federal Commerce and Navigation Limited, une importante compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. La Société détient 90 % des actions ordinaires. Le financement de la dette, garanti par le gouvernement du Canada pour la construction des installations de manutention du charbon, se chiffre à 205 millions de dollars. Ridley Terminals Inc. fournit le reste des capitaux de financement; plus précisément, chacun des deux associés de cette société fournit la moitié de leur participation commune. Les terres et l'infrastructure seront louées du port de Prince Rupert.

La Société étudie présentement la situation des ports afin de déterminer lesquels devraient être exploités de façon autonome et lesquels devraient être désignés sociétés de port locales (voir Initiatives, page 3-13).

Autre information sur les données de base

Les dépenses prévues au programme d'immobilisations de Ports Canada pour l'exercice financier de 1984 s'élèvent à 110 millions de dollars. D'autres besoins financiers, principalement le remboursement des emprunts, s'établissent à 3 millions de dollars. Etant donné que l'exercice de la Société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à même les crédits parlementaires ne coïncidera pas nécessairement à l'utilisation de ces capitaux signalés par la Société durant une année donnée. Le tableau 30 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada et de toutes les sources de financement de la Société. Le tableau 31 donne un bilan financier des opérations de la Société.

Tableau 30: Société canadienne des ports - État récapitulatif combiné des besoins financiers et des méthodes de financement* (en milliers de dollars par année civile)

	Budget 1984	Prévus 1983	Réels 1982
Besoins financiers:			
Ajouts aux biens immobiliers	110 244	79 549	125 363
Divers	3 257	2 181	894
	113 501	81 730	126 257
Sources de financement:			
Gouvernement fédéral			
Crédits budgétaires:			
pour les biens immobiliers[1]	31 137	10 756	23 969
pour le projet Québec 1534-1984	282	-	-
Emprunts visant des biens immobiliers[2]	4 190	12 001	7 875
Contribution récupérable[3]	800	8 366	40 597
	36 409	31 123	72 441
Exploitation	76 742	69 002	75 714
Fonds de roulement et autres sources	350	(18 395)	(21 898)
	113 501	81 730	126 257

	Coût total estimatif	Dépenses prévues des années antérieures	Budget 1984	Besoins des années futures
Halifax, N.-É.:[1]				
Système de dépoussiérage de l'élévateur à grain	3 294	1 465	1 829	-
Sept-Îles--Pointe-Noire, Qué.[1]				
Rénovation des installations portuaires	36 150	3 180	12 810	20 160
Chicoutimi--Grande Anse, Qué.[1]				
Relocalisation des installations portuaires	26 587	949	16 498	9 140
Prince Rupert, C.-B.[3]				
Ridley Island - Terminal à charbon	50 394	49 594	800	-
Saint John, N.-B.[2]				
Terminal à potasse en vrac	28 400	23 020	4 190	1 190

*Exclut Ridley Terminals Inc.

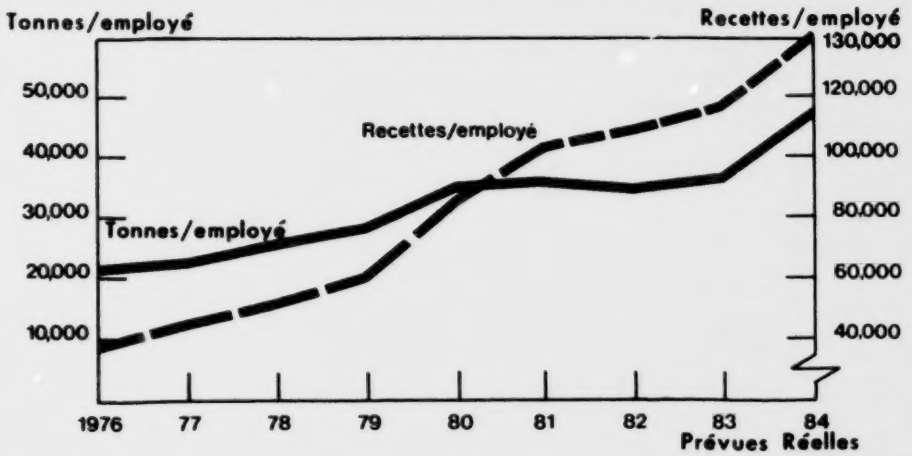
Tableau 31: Société canadienne des ports - État récapitulatif combiné du bilan d'exploitation* (en milliers de dollars par année civile)

	Budget 1984	Prévu 1983	Réel 1982
Revenus de l'exploitation	223 715	200 634	190 784
Dépenses de l'exploitation	189 254	185 916	162 602
Bénéfice de l'exploitation	34 461	14 718	28 182
Produits d'intérêts	22 471	25 163	31 550
Intérêts débiteurs	(5 085)	(3 987)	(2 796)
Produits de sources diverses	-	-	567
Bénéfice net	51 847	35 894	57 503
Ajouter			
Amortissement et autres articles n'exigeant pas de sorties de fonds	24 895	33 108	18 211
Fonds provenant de l'exploitation	76 742	69 002	75 714

*Exclut Ridley Terminals Inc.

Une mesure de la rentabilité et de la productivité de la main-d'oeuvre est donnée au tableau 32. Les tendances positives sont le reflet de l'engagement de Ports Canada d'exercer un contrôle plus efficace et d'en arriver à une utilisation maximale des biens portuaires. Tout en acceptant de recevoir des directives globales du gouvernement fédéral, chaque port jouit néanmoins d'un niveau élevé d'autonomie et élabore lui-même ses propres stratégies permettant d'atteindre les objectifs de la Société.

Tableau 32: Mesure de l'efficience de la main-d'oeuvre selon les volumes de marchandises et les recettes produites



I. Ponts

Introduction

Cette activité résume l'appui financier du gouvernement fédéral à l'égard de la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée", une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. La société est responsable de l'exploitation et de l'entretien des ponts Jacques Cartier et Champlain ainsi que de la section de l'autoroute Bonaventure, à Montréal (Qué.), dont le gouvernement fédéral est propriétaire. Cette activité vise également une autre filiale en propriété exclusive de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, à savoir la Corporation du pont international de la voie maritime, Limitée qui exploite le pont reliant Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown, dans l'État de New York, et en administre les péages. La Corporation n'a pas besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral.

Objectif: L'objectif de la Société et de la Corporation est d'offrir au public des voies transitoires sûres et efficaces sur les ponts susmentionnés et la section de l'autoroute Bonaventure relevant de leur compétence et assurer ce service sans recourir aux crédits budgétaires.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente moins de 1 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985.

Tableau 33: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Aide financière accordée à la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée" Versement à même le budget	4 387	3 396	4 064

Description

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée: La société tire la majorité de ses recettes (près de 90 %) des péages imposés aux usagers du pont Champlain. Aucune modification tarifaire n'a été apportée depuis l'ouverture du pont en 1962. Depuis cette même année, aucun péage n'est imposé sur le pont Jacques Cartier. La société est financièrement dépendante du gouvernement fédéral, son passif excédant son actif d'environ 84 millions de dollars; dès lors, la société cherche présentement à améliorer sa situation financière.

Le gouvernement fédéral s'en tient toujours à la pratique de rembourser à la société ses déficits d'exploitation, après rajustement des articles de dépense tels que l'amortissement et les avantages cumulatifs de cessation d'emploi des employés, ce qui n'exige pas de sortie de fonds en espèces.

La Corporation du pont international de la voie maritime, Limitée: La Corporation exploite et administre le pont international pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de la Corporation de développement de la voie maritime du Saint-Laurent. En vertu d'une entente entre les deux parties, les recettes annuelles de la Corporation du pont international de la voie maritime sont versées au titre de frais d'utilisation du pont, c'est-à-dire qu'un paiement doit d'abord être fait à l'Administration afin d'amortir le coût du pont du chenal nord et les intérêts y afférents et qu'ensuite un autre paiement est fait à la Corporation de développement afin d'amortir le coût du pont de la rivière Racquette. Le solde, s'il en est, doit être réparti également entre les deux parties.

Toutes les recettes provenant de l'utilisation du pont, depuis le début de son exploitation, n'ont été versées qu'à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Autre information sur les données de base

Le tableau 34 donne en essence les critères sur lesquels s'appuie le gouvernement fédéral pour déterminer le montant de l'appui financier à accorder à la Société.

Tableau 34: Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée - État récapitulatif du bilan d'exploitation et des besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Recettes	6 414	6 139	6 196
Dépenses	11 788	10 551	11 342
Pertes pour l'année	5 374	4 412	5 146
Soustraire:			
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds	(1 132)	(1 084)	(1 130)
Fonds nécessaires à l'exploitation	4 242	3 328	4 016
Dépenses relatives aux biens immobiliers	145	68	48
Aide financière nécessaire - Total	4 387	3 396	4 064

J. Canaux

Introduction

Cette activité résume les mesures spéciales de financement accordées par le gouvernement fédéral à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une société de la Couronne de l'annexe D. L'information ci-après porte également sur les opérations de l'Administration, les besoins financiers et les sources d'appui financier.

Objectifs: Les objectifs de l'Administration sont:

- offrir, exploiter et entretenir une voie navigable en eau profonde de Montréal jusqu'au lac Érié,
- veiller au mouvement sûr et efficace des navires ainsi qu'à la protection de l'environnement.

État récapitulatif des ressources

L'Administration n'a pas eu besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral au cours des dernières années. En 1983-1984 et 1984-1985, le gouvernement fédéral envisage de participer au financement d'un projet de 6 millions de dollars visant la remise en état du canal Welland, dans le contexte du Programme des projets spéciaux de relance économique.

Tableau 35: Dépenses de l'activité et déboursés (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Paiement budgétaire à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le projet spécial de relance	3 000	3 000	-

Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié, de concert avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, principalement en ce qui a trait aux tarifs et aux opérations.

La Voie maritime amène les navires de Montréal (tableau 56, page 3-65), qui se trouvent à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer, et les fait passer par 7 écluses (5 canadiennes et 2 américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Avec ses 8 écluses, le canal Welland les élève ensuite jusqu'au lac Érié, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la Voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent accueillir des navires mesurant 222,5 mètres de longueur sur 23,2 mètres de largeur.

Autre information sur les données de base

Les tableaux 36 et 37 montrent comment le gouvernement en a conclu qu'aucune aide financière, autre que celle accordée au projet spécial de relance, ne serait nécessaire.

Tableau 36: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - État récapitulatif des besoins financiers et des méthodes de financement (en milliers de dollars)

	Budget 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Besoins financiers:			
Ajout et rénovation de biens immobiliers	4 474	4 014	7 680
Projet spécial de relance	3 000	3 000	-
	7 474	7 014	7 680
Provenance des fonds:			
Exploitation	2 522	1 288	5 906
Fonds de roulement et autres sources internes	1 952	2 726	1 774
Gouvernement du Canada	3 000	3 000	-
	7 474	7 014	7 680

Tableau 37: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - Bilan d'exploitation (en milliers de dollars)

	Budget 1984-1985	Prévu 1983-1984	Réel 1982-1983
Recettes d'exploitation	58 476	53 931	52 409
Dépenses d'exploitation	69 068	66 158	62 222
Bénéfice (perte) d'exploitation	(10 592)	(12 227)	(9 813)
Autres revenus	4 235	4 874	6 100
Bénéfice (perte) net pour l'année	(6 357)	(7 353)	(3 713)
plus:			
Amortissement	8 706	8 641	8 731
Autres articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	173	-	888
Fonds provenant de l'exploitation	2 522	1 288	5 906

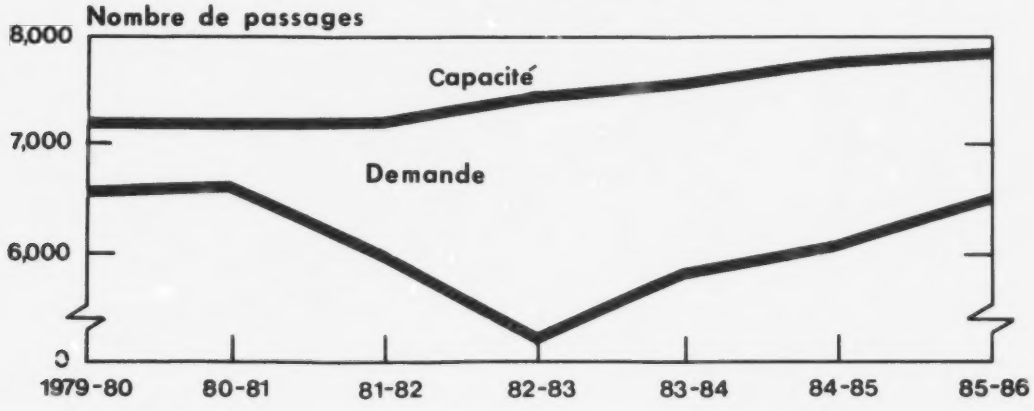
Pour satisfaire à la demande, l'Administration a entrepris des projets destinés à accroître la capacité du réseau de 6 % au cours des cinq prochaines années, en vue d'atteindre un total de 8 000 passages par saison. Ce projet d'amélioration, dont le coût total s'élève à environ 92 millions de dollars, prévoit l'élargissement de certaines sections étroites pour permettre la navigation dans les deux sens ainsi que la construction de nouvelles installations mobiles à des endroits stratégiques. De plus, l'établissement d'un centre de contrôle informatisé

permettra à l'Administration de rationaliser l'acheminement des données et d'aiguiller les navires en fonction des caractéristiques physiques des canaux.

Les hausses de péage imposées progressivement de 1978 à 1980 avaient pour but d'accroître suffisamment les recettes et de couvrir ainsi les frais d'exploitation et d'entretien ainsi que d'amortissement. En 1981, le Canada et les États-Unis ont réexaminé ensemble la question des péages et ont convenu d'augmenter ces derniers d'environ 18 % en 1982 et de 10 % en 1983. Aucune augmentation n'est prévue pour la saison d'exploitation 1984.

Le tableau 38 établit une comparaison entre la demande actuelle et prévue et la capacité du canal Welland.

Tableau 38: Capacité du canal Welland et demande



K. Services de pilotage

Introduction

Cette activité résume l'aide financière accordée par le gouvernement fédéral à ses quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs, des Laurentides et du Pacifique. Au regard de la Loi sur l'administrion financière, ces quatre administrations sont des sociétés de la Couronne de l'annexe D de ladite loi et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs: Les objectifs de chacune des administrations de pilotage sont:

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective;

- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

État récapitulatif des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner avec une faible aide, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le récent déclin du trafic maritime dans certaines régions a toutefois engendré certains besoins d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par le biais de mesures de réduction des coûts d'exploitation. Parallèlement, les augmentations tarifaires ont dû être limitées à 6 et 5 %.

Dans le contexte de la contribution du gouvernement fédéral au 450e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada, le Cabinet a approuvé le versement aux administrations de l'Atlantique et des Laurentides d'un montant de 206 000 $ destiné à couvrir le coût des services de pilotage qui seront offerts aux participants du "Retour des grands voiliers".

Tableau 39: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les pertes d'exploitation et les diminutions de recettes (Québec 1534-1984)			
• Atlantique	386	404	527
• Laurentides*	106	-	-
• Grands lacs	-	844	-
Paiements budgétaires	492	1 248	527

*Fonds accordés uniquement pour le "Retour des grands voiliers".

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eaux restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guident les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navires, établissent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et déterminent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales sous sa compétence.

Autre information sur les données de base

Le tableau 40 résume les facteurs sous-jacents aux besoins en aide financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Le tableau 41 donne une vue d'ensemble des activités d'exploitation des trois autres administrations de pilotage.

Tableau 40: Administration de pilotage de l'Atlantique - Bilan d'exploitation et besoins financiers (en milliers de dollars, par année civile)

	Budget 1984	Prévus 1983	Réels 1982
Revenus	5 554	4 972	4 948
Dépenses	5 992	5 416	5 478
Perte nette	438	444	530
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	136	115	115
Fonds nécessaires à l'exploitation	302	329	415
Ajouts de biens immobiliers et paiements connexes	84	75	112
Besoins financiers	386	404	527

Tableau 41: État récapitulatif des résultats d'exploitation, des ajouts de biens immobiliers et des différences de fonds de roulement des administrations de pilotage des Laurentides, des Grands lacs et du Pacifique (en milliers de dollars par année civile)

	Budget 1984	Prévus 1983	Réels 1982
Laurentides			
Recettes*	25 432	23 914	23 124
Dépenses	25 798	24 370	23 232
Perte nette	366	456	108
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	374	460	351
Fonds provenant de l'exploitation	8	4	243
Ajouts de biens immobiliers	690	380	4
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	(682)	(376)	239
Grands Lacs			
Recettes	11 225	9 695	10 345
Dépenses	11 613	10 821	10 304
Revenu (perte) net	(388)	(1 126)	41
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	456	282	395
Fonds provenant de l'exploitation	68	(844)	436
Ajouts de biens immobiliers	5	1	2
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	63	(845)	434
Pacifique			
Recettes	18 264	18 071	16 288
Dépenses	18 264	17 460	15 543
Revenu (perte) net	-	611	745
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	224	215	488
Fonds provenant de l'exploitation	224	826	1 233
Ajouts de biens immobiliers	139	572	536
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	85	254	697

*Comprenant une aide financière du gouvernement de l'ordre de 106 milliers de dollars.

L'efficacité des services de pilotage est exprimée par le nombre de missions de pilotage accomplies sans incident par rapport au nombre total de missions effectuées par chacune des administrations à l'intérieur de sa région d'exploitation respective.

Tableau 42: Missions de pilotage sans incident

Administration de pilotage	1981			1982		
	Total des missions	Incidents	% de missions sans incidents	Total des missions	Incidents	% de missions sans incidents
Atlantique	13 932	24	99,8%	11 617	27	99,8%
Laurentides	31 722	54	99,8%	28 828	39	99,9%
Grands lacs	10 129	79	99,2%	10 238	69	99,3%
Pacifique	12 061	29	99,8%	11 575	25	99,8%

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Les dépenses ne comprennent pas les dépenses non budgétaires versées à la Société canadienne des ports sous forme d'avances.

Tableau 43: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budgétaire	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Exploitation			
Traitements et salaires	**211 919**	201 924	179 305
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**27 862**	26 653	26 817
Autres frais touchant le personnel	**6 271**	4 795	6 851
Fret, ravitaillement de l'Arctique	**4 118**	3 922	4 483
Autres transports et communications	**19 855**	18 196	17 107
Information	**1 025**	803	1 425
Services de reconnaissance des glaces (Environnement)	**14 293**	12 693	11 459
Services d'hélicoptère	**10 958**	9 896	10 744
Autres services professionnels et spéciaux	**22 338**	24 692	20 134
Location, ravitaillement de l'Arctique	**3 228**	3 074	3 148
Autres locations	**1 862**	2 462	1 553
Achat de services de radoub des navires	**25 538**	24 718	15 449
Dragage et enfoncement de piliers	**24 285**	21 639	2 424
Autres achats de services de réparation et d'entretien	**20 232**	19 288	4 131
Combustibles et autres produits pétroliers	**34 009**	32 396	26 050
Energie électrique	**3 730**	3 456	2 405
Autres services publics, fournitures et approvisionnements	**31 063**	24 569	21 981
Toutes autres dépenses	**12 484**	8 662	5 659
Dépenses totales de fonctionnement	**475 070**	443 838	361 175
Capital			
Construction et acquisition de terrains, de bâtiments et d'ouvrages	**50 466**	40 873	19 155
Construction et acquisition de machines et de matériel	**356 090**	109 008	37 493
Toutes autres dépenses	**37 991**	30 421	13 399
Dépenses totales en capital	**444 547**	180 302	70 047
Subventions, contributions et autres paiements de transferts	**746**	901	790
Sociétés de la Couronne			
Construction de ports principaux	**32 219**	24 102	63 427
Exploitation des ponts	**4 387**	3 396	4 064
Services de pilotage	**492**	1 248	527
Canaux	**3 000**	3 000	-
Total des paiements aux sociétés de la Couronne	**40 098**	31 746	68 018
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	**8 751**	8 300	8 139
Péremption prévue	**9 290**		
Dépenses totales	**942 420**	648 487	491 891

2. Dépenses en personnel

Le tableau 44 contient une ventilation de l'effectif par activité et le tableau 45 indique les années-personnes et les provisions de traitement par catégorie.

Tableau 44: Besoins d'années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Années-personnes autorisées - Programme du Ministère			
Aides à la navigation	**2 743**	2 708	2 509
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	**991**	980	1 008
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	**1 130**	1 022	1 071
Recherche et sauvetage en mer	**753**	765	743
Règlements	**506**	478	476
Havres et quais publics	**93**	91	66
Direction et administration	**689**	684	680
	6 905	6 728	6 553
Années-personnes non contrôlées par le Conseil du Trésor - Sociétés de la Couronne			
Société canadienne des ports	**1 700**	1 710	1 760
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	**1 098**	1 122	1 147
La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	**88**	88	90
Administrations de pilotage	**358**	365	376
	3 244	3 285	3 373

Tableau 45: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen
	84-85	83-84	82-83		**1984-1985**
Direction					
Haute direction	**20**	18	18	47 960 - 93 040	**68 327**
Gestion supérieure	**41**	38	38	47 960 - 93 040	**59 071**
Scientifique et professionnelle					
Ingénierie	**127**	120	107	22 196 - 73 560	**46 104**
Autre	**15**	15	15	14 570 - 65 770	**46 940**
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**214**	186	177	13 250 - 55 226	**36 557**
Gestion des finances	**44**	43	43	13 193 - 55 220	**37 144**
Gestion du personnel	**52**	46	44	13 330 - 60 830	**36 793**
Administration des programmes	**105**	115	108	13 250 - 55 226	**41 380**
Autre	**39**	39	27	12 158 - 58 508	**32 190**
Technique					
Électronique	**330**	335	328	15 828 - 49 476	**33 866**
Soutien technologique et scientifique	**116**	99	90	13 372 - 48 444	**31 991**
Techniciens divers	**447**	439	437	12 033 - 53 030	**33 649**
Radiotélégraphie	**301**	282	247	14 411 - 43 863	**27 702**
Officiers de navire (incluant élèves-officiers)	**1 053**	989	959	19 510 - 49 078	**24 375**
Inspection technique	**293**	271	269	12 033 - 54 944	**42 667**
Autre	**34**	34	30	15 557 - 40 310	**28 323**
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	**466**	456	438	12 316 - 30 231	**20 347**
Secrétariat, sténo, dactylographie	**203**	187	186	12 034 - 30 425	**19 048**
Autre	**33**	28	32	12 062 - 35 362	**19 436**
Exploitation					
Manoeuvres et hommes de métier	**557**	575	582	14 067 - 38 735	**23 623**
Gardiens de phares	**453**	491	492	15 270 - 28 333	**20 777**
Équipage de navires	**1 880**	1 835	1 814	17 940 - 28 560	**21 314**
Autre	**82**	87	82	12 627 - 38 088	**25 083**

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Le Programme maritime prévoit un budget d'immobilisations pour 1984-1985 de 435,3 millions de dollars. Le tableau 46 énumère les grands projets déjà en cours ou devant démarrer en 1984-1985. D'autres projets d'immobilisations sont également financés par voie de crédit à l'intérieur du Programme maritime pour la société de la Couronne "Société canadienne des ports". Les paiements à la Société prévus pour 1984-1985 totalisent 36,1 millions de dollars; les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-40, tableau 30.

Tableau 46: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

	Coût total estimatif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	**Budget des dépenses 1984-1985**	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Aides à la navigation					
Plan d'immobilisation pour la Flotte(PSR):					
Type 1100--Construction de 6 navires	-	382 503	28 871	**225 293**	128 339
Type 1050--Construction de 2 navires	90 886	92 450	20 284	**48 035**	24 131
Type 800--Construction de 2 navires	-	5 264	1 871	**3 393**	-
Radoub pour prolongement de vie utile:					
Humphrey Gilbert	-	12 929	5 143	**6 505**	1 281
Narwhal	-	11 314	-	**11 314**	-
Simon Fraser	-	7 200	-	**7 200**	-
Composant des petites embarcations	-	7 779	1 788	**2 747**	3 244
Centre d'épreuves pour Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne	669	669	448	**221**	-
Programme de remplacement des jetées lumineuses	7 881	4 623	3 690	**933**	-
Source d'énergie par cable sous-marin	-	1 722	-	**341**	1 381
Digue--Assumption Centennial Park--Windsor (Ontario) (PSR)	-	1 200	700	**500**	-
Construction d'enrochements pour protéger les piles des ponts Halifax - Dartmouth (PSR)	-	3 100	600	**2 500**	-
Rénovations du Phare de Cap des Rosiers	-	551	-	**551**	-
Programme national de remplacement de radiophares	1 846	1 846	449	**552**	845
Équipement de balayage électronique	3 526	4 522	2 322	**1 884**	316
Améliorations à la chaîne Decca-Côte est	448	414	409	**5**	-
Retenue des glaces artificielles--Lac St-Pierre	-	1 350	-	**810**	540
Travaux de dragage sur la Miramichi	-	17 036	16 390	**646**	-

	Coût total estimatif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Budget des dépenses 1984-1985	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Systèmes et services de gestion du trafic maritime					
Installation d'un système GTM--Prince Rupert (C.-B.)	2 704	2 704	2 373	**331**	-
Remplacement du récepteur et relocalisation du bâtiment pour les opérations à Sydney	-	796	37	**543**	216
Ajouts et rénovations au bâtiment pour les opérations de radio de Halifax	-	360	-	**279**	81
Système de contrôle des communications--Nouvelle génération	5 770	5 645	148	**1 590**	3 907
Émetteurs 400-535KHZ	1 059	1 059	909	**150**	-
Remplacement de récepteurs par des 500KHZ pour les stations de radio de la Garde côtière	705	705	528	**177**	-
Remplacement de récepteurs à canal unique par des HF/SSB et HF/CW	1 544	1 544	1 103	**441**	-
Prolongement du rayon VHF/FM--Terre-Neuve	2 353	2 353	1 245	**717**	391
Remise à neuf du système d'antennes aux emplacements de radio récepteur-transmitteur de Halifax	807	860	727	**133**	-
Contrôle à distance de la station de radio de Saint-John (N.-B.) par la station de radio de Yarmouth	693	693	671	**22**	-
Augmentation du rayonnement radio VHF--Côte ouest	6 847	6 847	6 447	**400**	-
Amélioration et relocalisation des récepteurs MF--Station de radio de la Garde côtière Cartwright	-	694	50	**644**	-
Relocalisation du centre STM de Halifax et provision d'un rayon de radar à Bedford Basin, port de Halifax	-	4 570	690	**3 641**	239
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes					
Type 1200--Construction d'un navire (PSR)	-	164 574	-	**20 570**	144 004
Équipement de lutte contre la pollution	2 601	2 601	2 264	**337**	-
Radar de vue latérale pour reconnaissance des glaces	2 700	2 700	1 075	**1 625**	-
Remplacement des compas gyroscopiques pour les navires	2 090	1 305	1 375	**175**	255
Remplacement des radars de navigation pour les navires	2 178	2 178	1 954	**187**	37

	Coût total estimatif		Dépenses prévues		
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes	Jusqu'au 31 mars 1984	**Budget des dépenses 1984-1985**	Besoins des années futures
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes (suite)					
Remplacement des terminaux récepteurs de fac-similés pour les navires de la Garde côtière canadienne	776	776	753	**23**	-
Récepteurs Loran 'C' pour les navires de la Garde côtière canadienne	618	618	543	**75**	-
Feux d'alignement pour les hélicoptères	1 014	1 014	785	**229**	-
Remplacement des consoles de communications à bord	3 825	3 740	937	**1 297**	1 506
Remplacement de systèmes de multicoupleurs de réception pour les navires de la Garde côtière	1 124	1 124	471	**312**	341
Récepteur général pour les navires de la Garde côtière	439	439	289	**150**	-
Radiobalises de localisation des sinistres pour les navires de la Garde côtière	-	538	-	**429**	109
Projet de construction d'un brise-glace Polar 8--Approbation de la définition du marché	-	2 000	113	**1 822**	65
Recherche et sauvetage en mer					
Sept navires pour la recherche et sauvetage en mer (deux petites vedettes, deux bateaux de sauvetage, deux vedettes et une barge en acier)	9 499	9 426	6 750	**2 676**	-
Type 400--Construction de quatre navires pour la recherche et le sauvetage en mer	12 348	10 069	-	**8 569**	1 500
Type 300--Bateau de sauvetage Gaspé	979	1 044	200	**844**	-
Type 300--Bateau de sauvetage Souris	871	929	200	**729**	-
Règlements					
Matériel relatif au Programme national de mise à l'épreuve et de formation maritime	12 260	13 211	9 334	**3 877**	-
Quais publics et havres					
Terminal à conteneurs--Cornerbrook, (Terre-Neuve) (PSR)	-	10 400	2 000	**5 100**	3 300
Prolongement du quai--Mulgrave (Nouvelle-Écosse) (PSR)	-	10 603	7 632	**2 748**	223

	Coût total estimatif		Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Budget des dépenses 1984-1985	Besoins des années futures
	Prévisions antérieures	Prévisions courantes			
Quais publics et havres (suite)					
Terminal à chalands--Campbell River (Colombie-Britannique) (PSR)	-	2 072	250	1 822	-
Terminal à chalands--Port Hardy (Colombie-Britannique) (PSR)	-	2 000	250	1 750	-
Prolongement du quai--Digby (Nouvelle-Écosse) (PSR)	-	6 676	2 436	4 221	13
Amélioration du quai--Carturight (Terre-Neuve) (PSR)	-	1 000	250	750	-
Prolongement du quai et du dépôt-Chatham/ Newcastle (Nouveau-Brunswick) (PSR)	-	17 182	2 957	11 011	3 214
Amélioration du quai--Goderich (Ontario)	-	16 046	123	7 626	8 297
Reconstruction du quai--Pointe-au-Pic, (Québec)	6 835	6 835	6 610	145	80
Chantier de décharge de déblais-- Thunder Bay, Baie-Mission	-	6 244	5 744	500	-
Améliorations au brise-lames, à la route d'accès et à la ligne d'eau--Chandler (Québec)	-	4 372	490	2 800	1 082
Projets de développement des ports--Bas Saint Laurent, Gaspésie	-	2 908	2 295	613	-
Direction et administration					
Immeubles principaux de Prescott	7 997	7 997	2 776	4 662	559
Reconstruction de la base de Parry Sound	18 586	17 462	1 181	4 058	12 223
Rénovation du quai--Prince Rupert	-	2 208	-	1 129	1 079
Atelier de Sorel--Avant-projet	-	272	91	181	-
Amélioration de la base de la GCC à Tuktoyaktuk	-	656	292	364	-
Amélioration aux immeubles--Prince Rupert					
Agrandir les bureaux administratifs	-	310	-	310	-
Agrandir les ateliers de travail	-	767	17	386	364
Sommaire					
Dépenses totales pour les grands projets d'immobilisations				416 600	
Autres dépenses en capital				27 947	
Péremption prévue				(9 290)	
Total des dépenses en capital				435 257	

4. Subventions et contributions

Le tableau 47 contient un résumé de toutes les dépenses relatives aux subventions et aux contributions du Programme du transport maritime.

Tableau 47: Détails des subventions et contributions

	Budget des dépenses 1984-1985 $	Prévues 1983-1984 $	Réelles 1982-1983 $
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	100
Subventions aux organismes d'aide aux marins:			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	**200**	200	200
British Sailor's Society (Canada)	**10 000**	10 000	10 000
Mariners' House of Montreal, Montreal (Québec)	**600**	600	600
Mission to Seamen, section de Lakehead	**300**	300	300
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	**300**	300	-
Seafearer's Club, Prince Rupert (C.-B.)	**300**	-	-
Subvention au Conseil canadien de la sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	**1 667**	1 667	1 667
Total des subventions	**14 117**	13 817	13 467
Contributions			
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	**6 500**	6 500	6 084
Contribution au Conseil des industries forestières pour le Programme de diminution des débris flottants	**50 000**	50 000	50 000
Contribution à un programme d'emploi d'été pour les étudiants et à un programme d'emploi pour les jeunes	**-**	155 670	166 672
Contribution à la Croix Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique	**250 000**	250 000	250 000
Paiements aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents	**360 000**	360 000	253 107
Quote-part du Canada relativement au coût de la surveillance des glaces dans l'Atlantique nord	**15 000**	15 000	508
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) à l'appui de son programme de recherche et de développement	**50 000**	50 000	50 000
Total des contributions	**731 500**	887 170	776 371
Total des subventions et contributions	**745 617**	900 987	789 838

B. Analyse des coûts

Les prévisions relatives au Programme du transport maritime pour 1984-1985 comprennent uniquement les dépenses imputables aux crédits votés et aux paiements statutaires du Ministère, moins les produits et les recettes à valoir sur le crédit. Les autres articles de dépense et les produits à valoir sur le Fonds du revenu consolidé doivent aussi être compris dans le calcul du coût de fonctionnement total du Programme.

Tableau 48: Coût net du Programme par activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985 Dépenses de fonctionnement	Ajouter autres coûts	Coût total	Soustraire recettes	**Coût net**	Prévu 1983-1984
Programme du Ministère						
Aides à la navigation	163 138	7 053	170 191	2 141	**168 050**	159 933
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	56 475	2 534	59 009	7 097	**51 912**	48 174
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	107 062	2 890	109 952	6 722	**103 230**	92 602
Recherche et sauvetage en mer	44 799	1 911	46 710	-	**46 710**	45 598
Règlements	31 819	1 283	33 102	3 825	**29 277**	23 655
Havres et quais publics	38 701	237	38 938	6 836	**32 102**	32 764
Direction et administration	33 822	1 750	35 572	5 845	**29 727**	27 966
Versements aux sociétés de la Couronne						
Ports principaux	32 219	227	32 446	-	**32 446**	24 324
Ponts	4 387	-	4 387	-	**4 387**	3 396
Services de pilotage	492	21	513	-	**513**	1 268
Canaux	3 000	-	3 000	-	**3 000**	3 000
	515 914	17 906	533 820	32 466	**501 354**	462 680

Les rajustements effectués aux dépenses budgétaires votées pour calculer le coût net total de mise en oeuvre du Programme sont les suivants:

- déduire les dépenses en capital;
- tenir compte des services offerts gratuitement par le ministère des Travaux publics Canada, le Conseil du Trésor, et d'autres ministères;
- tenir compte de toutes les recettes provenant du Programme.

C. Analyse des recettes

L'Administration canadienne du transport maritime continuera à accorder une grande importance au recouvrement des coûts. Elle examinera en particulier les possibilités de financer les services nouveaux ou élargis au moyen de contributions de la part des usagers. Cependant, les changements aux tarifs et aux droits devraient se faire de façon graduelle et régulière plutôt que brusquement. Le tableau 49 contient des détails sur les diverses sources de recettes.

Tableau 49: Sources des recettes (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Recettes à valoir sur le crédit			
Recouvrement des coûts:			
Missions de ravitaillement dans l'Arctique	6 722	6 402	6 652
Exploitation des ateliers de Prescott	132	132	82
Navires météorologiques (recouvrement de Pêches et Océans)	1 219	1 161	748
Services d'hélicoptères en mer (recouvrement d'Environnement	146	143	183
Services de télécommunications maritimes (recouvrement du Programme de l'air)	160	131	109
Retenues sur le salaire des employés pour la location de logements	372	331	365
	8 751	8 300	8 139
Recettes à valoir sur le Fonds du revenu consolidé			
Droits de quai et de port	6 665	6 102	5 755
Droits d'inspection de sécurité et d'immatriculation des navires	1 644	1 100	1 445
Services radio maritimes	1 781	1 600	2 148
Affrètement d'un navire câblier	6 510	6 200	6 743
Revenu de placements*	5 716	5 014	4 047
Autres	1 399	1 460	1 656
	23 715	21 476	21 794
Total des recettes	32 466	29 776	29 933

*Voir tableau 50 pour détails.

D. Prêts

Les différents prêts toujours en souffrance sont présentés au tableau 50. Les intérêts perçus sur les prêts sont portés au Fond du revenu consolidé (voir tableau 49).

Tableau 50: Prêts en cours

Débiteur et objet	Solde à payer au 31 mars 1984	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1984-1985 Principal	Intérêt
PRÊTS À LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS EN FAVEUR DES PRINCIPAUX PORTS SUIVANTS:					
St. John's (T.-N.)	1 657 474,21	2000	9,33	43 489,62	154 642,34
Saint John (N.-B.)	6 955 278,20	2000	12,43	136 617,12	864 541,08
	524 105,58	2002	15,625	5 542,39	81 891,49
	7 275 347,56	2002	15,125	81 338,63	100 396,31
	4 852 000,00	1993	11,125	288 414,64	507 698,87
	2 258 021,00	1993	11,0	135 032,88	248 382,31
(prévisions)	4 909 000,00	1993	11,0	294 000,00	539 990,00
Belledune	1 073 421,11	2000	6,44	36 590,66	69 128,32
Chicoutimi	740 436,15	2000	9,09	19 861,31	67 305,65
Montréal	8 671 151,89	2000	6,25	300 614,20	541 946,99
Vancouver	4 815 710,37	2000	7,50	149 287,16	361 178,28
PRÊTS À L'ADMINISTRATION DU PONT DU PORT DE SAINT JOHN (N.-B.)					
	11 099 980,96	2020	6,88	75 213,66	741 074,38
	1 892 468,70	2020	7,06	12 181,06	133 444,32
	853 993,87	2020	7,375	4 910,92	62 893,14
	555 096,90	2020	8,50	2 321,26	47 134,94
PRÊTS AUX COMMISSIONS PORTUAIRES					
Hamilton	825 000,00	2005	4,125	50 000,00	33 515,63
	262 232,16	1987	5,56	69 863,98	13 628,46
	270 536,62	1987	6,06	71 632,18	15 331,82
Lakehead	418 862,80	1989	7,44	64 202,13	29 980,95
Port Alberni	1 093 076,91	1991	8,06	114 538,73	78 946,27
PRÊT À LA VILLE DE MONTRÉAL					
Tunnel Atwater	723 445,26	1991	3,125	81 106,89	22 607,66
				2 036 759,42	5 715 659,21

E. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 51 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la flotte par activité. La ventilation des coûts est basée sur l'utilisation actuelle et prévue de la flotte.

Tableau 51: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la flotte, par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides classiques	74 713	1 194	69 757	1 147	61 427	1 000
Sondage et dragage	4 721	84	4 394	80	3 641	73
Aides radio	504	6	447	6	648	3
	79 938	1 284	74 598	1 233	65 716	1 076
Déglaçage, Arctique et autres services maritimes						
Déglaçage et escorte	50 181	754	44 437	673	44 273	727
Lutte contre les innondations	7 407	110	6 636	98	4 978	84
Services offerts à d'autres ministères et organismes	14 094	203	13 136	181	10 626	183
	71 682	1 067	64 209	952	59 877	994
Recherche et sauvetage						
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	33 654	575	33 108	585	27 865	516
	185 274	2 926	171 915	2 770	153 458	2 586

Investissements visant la flotte de la Garde côtière: Le tableau 52 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 52: Coût de remplacement estimatif de la flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Nombre de navires/ aéronefs		Coût de remplacement estimatif* (en dollars 1982-1983)
1	Brise-glace lourd pour le golfe	189 000
6	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	720 000
1	Brise-glace moyen (golfe et rivières) câbler	120 000
11	Gros baliseurs/brise-glace légers	685 000
13	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	494 000
5	Baliseurs spéciaux de rivière	62 500
7	Petits baliseurs	17 500
5	Baliseurs spéciaux de rivière	40 000
5	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	254 000
1	Vedette moyenne de recherche et de sauvetage	20 000
9	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	23 400
16	Embarcations de recherche et de sauvetage	12 800
8	Petites embarcations de sauvetage	7 200
157	Bateaux de travail de diverses dimensions	21 000
30	Embarcations de sauvetage côtières	600
37	Hélicoptères	92 500
4	Aéroglisseurs	20 000
1	Aéronef à voilure fixe	5 500
		2 785 000

*Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels expérimentés récemment ou les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

F. Emplacement des bases, ports principaux et installations

Tableau 53: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne

Tableau 54: Centres de gestion du trafic maritime

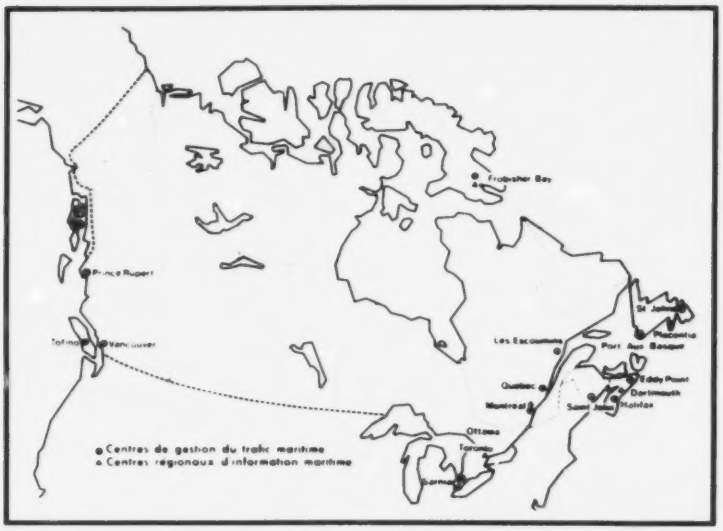
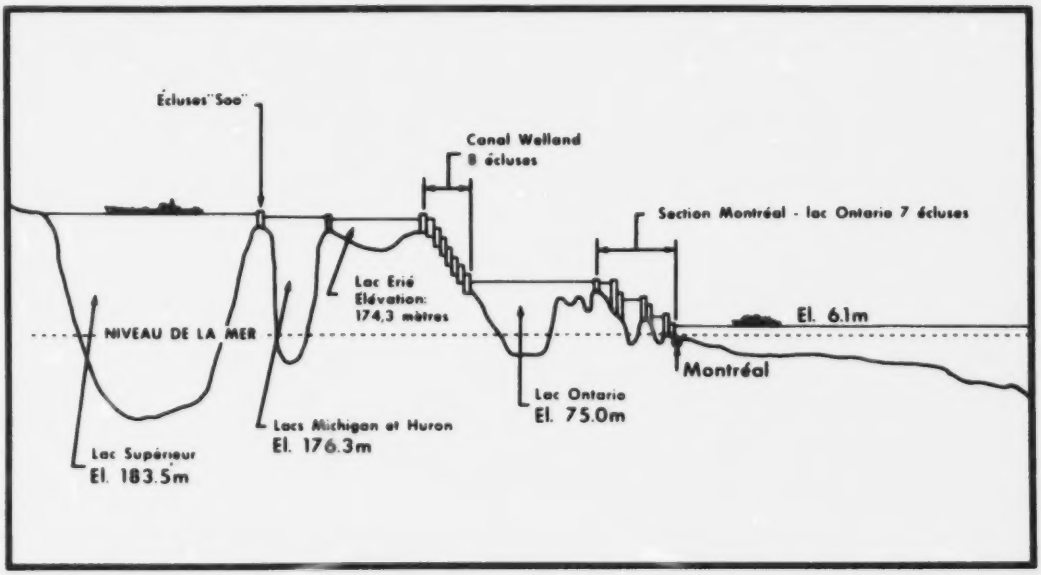


Tableau 55: Ports et élévateurs du Conseil des ports nationaux

* Siège social Ottawa
1 Port de St. John's (Terre-neuve)
2 Port de Halifax (Nouvelle-Écosse)
3 Port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)
4 Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)
5 Port de Sept-Îles (Québec)
6 Port de Chicoutimi (Québec)
7 Port de Baie des Ha! Ha! (Québec)
8 Port de Québec (Québec)
9 Port de Trois-Rivières (Québec)
10 Port de Montréal (Québec)
11 Elévateur de Prescott (Ontario)
12 Elévateur de Port Colborne (Ontario)
13 Port de Churchill (Manitoba)
14 Port de Vancouver (Colombie Britannique)
15 Port de Prince Rupert (Colombie Britannique)

Tableau 56: Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent



Programme des transports aériens
Plan de dépenses

1984-1985

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4-4

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants 4-5
B. État financier récapitulatif par activité 4-6
C. Données de base
   1. Introduction 4-8
   2. Mandat statutaire 4-8
   3. Objectif du Programme 4-9
   4. Plan d'exécution du Programme 4-9
D. Perspective de planification
   1. Contexte 4-11
   2. Initiatives 4-13
   3. Efficacité du Programme 4-16

Section II
Analyse par activité

A. Aéroports et services au sol connexes
   1. Aéroports autonomes 4-18
   2. Autres aéroports 4-23
B. Services de la navigation aérienne 4-28
C. Services de réglementation 4-32
D. Direction et administration 4-36

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
   1. Dépenses par article 4-38
   2. Dépenses en personnel 4-39
   3. Dépenses en capital 4-41
   4. Subventions et contributions 4-63
   5. Recettes du Programme 4-63
B. État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes 4-68
C. Investissements en immobilisations 4-72
D. Analyse des coûts 4-73

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser le montant net de 887 325 000 $ pour l'exploitation du Programme des transports aériens au cours de l'exercice 1984-1985. Les crédits actuels prévoient des dépenses additionnelles nettes de 67 149 000 $, ce qui porte le total des besoins financiers du Programme à 954 474 000 $.

Besoins financiers par autorisation

	PRÉVISIONS		
Budgétaires	1984-1985 $	1983-1984 $	Différence $
Crédit 65 - Transports aériens - Dépenses de fonctionnement, y compris les dépenses faites à l'égard de propriétés qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, et autorisation de dépenser les recettes de l'année, y compris une somme égale, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net perçu au cours de l'année au titre de la taxe sur le transport aérien exigible aux termes de la Partie II de la Loi sur la taxe d'accise, diminuée de la partie de cette somme créditée au fonds renouvelable des aéroports; et autorisation de verser des commissions à l'égard de la perception des recettes, conformément à la Loi sur l'aéronautique..... (Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)	344 878 000	310 521 000	34 357 000
Crédit 70 - Transports aériens - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entreprises privées..... (Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)	372 652 000	204 463 000	168 189 000
Crédit 75 - Transports aériens - Subventions inscrites au Budget et contributions.....	48 063 000	40 081 000	7 982 000
Crédit 80 - Transports aériens - Nonobstant les paragraphes 31(2) et (3) de la Loi sur la régularisation des comptes et conformément à l'article 33 de ladite Loi, autoriser l'utilisation des crédits aux fins des dépenses en capital pour l'exercice financier en cours et prévoir à cette fin un montant de	121 732 000	27 204 000	94 528 000
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....	50 896 000	48 507 000	2 389 000
	938 221 000	630 776 000	307 445 000
Statutaire - Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes.....	16 253 000	52 624 000	(36 371 000)
Total du Programme.....	954 474 000	683 400 000	271 074 000

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

Les objectifs du Programme des transports aériens de 1984-1985 sont les suivants:

- renforcer la structure de la sécurité de l'aviation civile par la mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (voir page 4-15).

- entreprendre la mise en oeuvre d'un important programme de modernisation des radars (RAMP) qui s'étendra sur environ 10 ans. Le coût estimatif total du projet est de 811 millions de dollars et les dépenses prévues pour 1984-85 s'élèvent à 42 millions de dollars (voir page 4-13).

- poursuivre un programme d'importance destiné à la rénovation, au remplacement et à l'agrandissement des installations aéroportuaires et du matériel de navigation aérienne existants et à l'achat d'aéronefs pour la reconnaissance des glaces et la lutte contre les incendies de forêt. Le coût estimatif total du programme (à l'exclusion du RAMP) est de 1,398 milliards de dollars et les dépenses prévues pour 1984-1985 s'élèvent à 493 millions de dollars. Est incluse la portion du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement qui touche le Programme des transports aériens; son coût estimatif total est de 447 millions de dollars et les dépenses prévues pour 1984-1985 s'élèvent à 190 millions de dollars (voir page 4-14).

- consulter en profondeur les usagers des services de la navigation aérienne au sujet de l'évolution jusqu'à l'an 2000 des installations et du matériel nécessaires à la prestation de ces services (voir page 4-15).

- achever les travaux de mise en place de la Division du contrôle permanent de la navigabilité et accroître les ressources régionales d'inspection de la navigabilité (voir page 4-33).

B. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat récapitulatif des besoins nets de ressources par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence	Détails à la page
Aéroports et services au sol connexes				
Aéroports autonomes	**16 253**	60 296	(44 043)	4-18
Autres aéroports	**354 249**	205 348	148 901	4-23
	370 502	265 644	104 858	
Services de la navigation aérienne	**365 814**	262 257	103 557	4-28
Services de réglementation	**165 022**	109 105	55 917	4-32
Direction et administration	**53 136**	41 357	11 779	4-36
	954 474	678 363	276 111	
Années-personnes autorisées	**13 199**	13 005	194	4-39

Les besoins nets de ressources de 1984-1985 représentent une augmentation de 41%. Les principaux éléments de cette hausse sont les suivants:

	(en millions de dollars)	Augmentation en %
• Hausse des dépenses brutes de fonctionnement	83*	8,9
Hausse des coûts et des salaires		
Frais de personnel et frais connexes liés à l'utilisation de 194 années-personnes additionnelles	67 6	
Réduction des frais de surtemps	(5)	
Divers	15	
• Moins hausse des recettes et des coûts recouvrés	30*	4,8
• Hausse nette des dépenses de fonctionnement	53	
• Hausse des besoins en capital	217	68,2
• Hausse des subventions et contributions	6	14,2
	276	

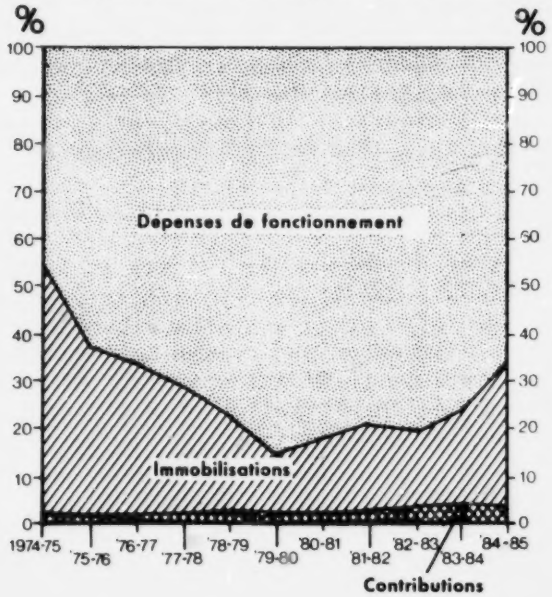
*Exclut les augmentations compensatoires de 95 millions de dollars dans les paiements aux autres aéroports et les rentrées provenant des aéroports autonomes relativement au crédit 80.

Tableau 2: Dépenses et recettes prévues du Programme pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Dépenses				Recettes, coûts recouvrés et autres rentrées	Besoins net de ressources
	Dépenses de fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total		
Aéroports et services au sol connexes						
Aéroports autonomes	375 898	162 924	-	538 822	522 569*	16 253
Autres aéroports	264 024*	139 708	47 359	451 091	96 842	354 249
	639 922	302 632	47 359	989 913	619 411	370 502
Services de la navigation aérienne	345 566	153 197	589	499 352	133 538	365 814
Services de réglementation	108 499	68 866	80	177 445	12 423	165 022
Direction et administration	50 932	10 881	35	61 848	8 712	53 136
	1 144 919	535 576	48 063	1 728 558	774 084	954 474

*Incluent 121 732 000 $ relativement au crédit 80.

Tableau 3: Aperçu des dépenses totales au cours de dix années - Répartition par type de ressources (pourcentage)



C. Données de base

1. Introduction

C'est par le biais du Programme des transports aériens que le gouvernement fédéral assume une grande part de sa responsabilité à l'égard du réseau national de transport aérien civil. Les quatre principaux éléments de ce réseau sont les suivants:

- les aérogares (aéroports);
- les voies aériennes (espace aérien canadien et international);
- les véhicules aériens (aéronefs); et
- les exploitants (transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs).

Le Programme comprend:

- l'application des règlements qui régissent tous les éléments du réseau;
- le développement et l'exploitation du réseau national d'aéroports civils qui appartiennent au gouvernement fédéral;
- l'aide financière offerte aux aéroports possédés ou exploités par d'autres parties;
- la mise en place et la prestation de services de navigation aérienne nécessaires pour assurer l'exploitation sûre et efficace des aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international.

Le Programme comprend l'exploitation et l'entretien des aéronefs servant à appuyer les activités du Programme et celles d'autres programmes gouvernementaux.

Les responsabilités à assumer à l'égard du Programme exigent des relations étroites avec les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs, les gouvernements provinciaux et étrangers et d'autres ministères du gouvernement fédéral, comme la Défense nationale et l'Expansion industrielle régionale. De plus, la réglementation économique des services aériens commerciaux par la Commission canadienne des transports influe sur les activités et le financement du Programme.

2. Mandat statutaire

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur l'aéronautique régissent en grande partie le Programme des transports aériens. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports est chargé de gérer et de réglementer l'aviation civile et de superviser toutes les questions en matière d'aéronautique civile. Le Ministre est en outre habilité à veiller à l'établissement, à l'exploitation et à l'entretien des aéroports et des services de la navigation aérienne.

3. Objectif du Programme

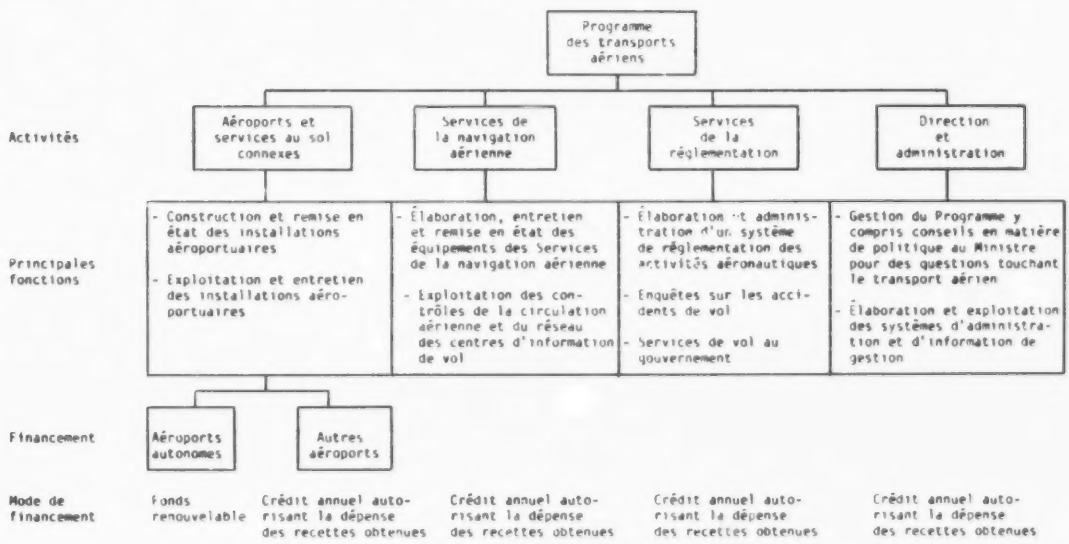
L'objectif du Programme des transports aériens est de "veiller au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et d'en exploiter certains éléments".

Le Programme comporte de plus un certain nombre de sous-objectifs qui visent des questions telles que la productivité, le recouvrement des coûts, le traitement équitable des usagers et l'accès au réseau national de transport aérien civil.

4. Plan d'exécution du Programme

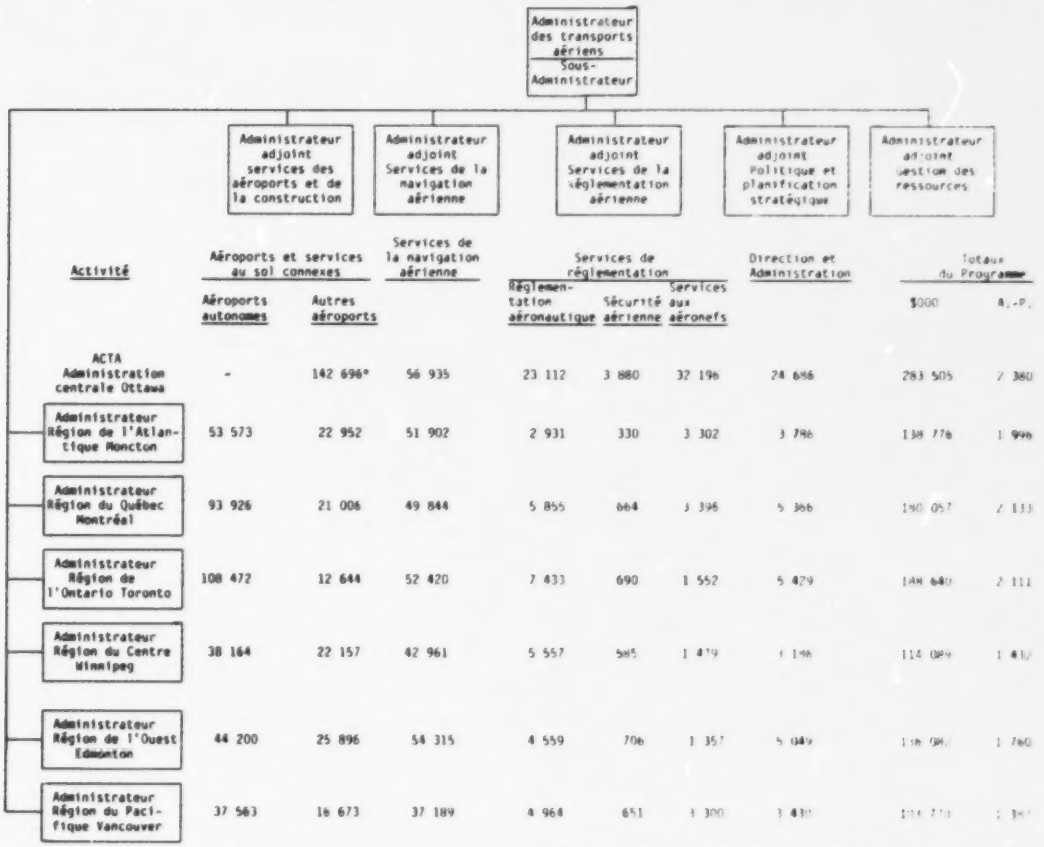
Structure des activités: Le tableau 4 montre les différentes activités du Programme. L'activité Aéroports et services au sol connexes est subdivisée en deux éléments de financement aux fins du Budget principal des dépenses, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports. (L'expression "autres aéroports" est synonyme à l'activité "aéroports et services au sol connexes" dans le livre bleu.) Cette subdivision s'explique par le fait que les aéroports autonomes sont normalement en mesure de récupérer leurs frais à même leurs recettes, tandis que les autres aéroports, qui desservent des régions moins peuplées, ne récupèrent qu'une partie de leurs frais au moyen de leurs recettes. Par conséquent, ces aéroports ont besoin d'une aide financière du gouvernement fédéral pour subsister. Il est donc nécessaire d'avoir deux modes de financement: un fonds renouvelable pour les aéroports autonomes et un crédit annuel autorisant l'attribution d'une part des recettes aux autres aéroports.

Tableau 4: Structure des activités



Organisation: L'Administration canadienne des transports aériens est responsable du Programme. L'Administration est une organisation décentralisée, comme l'illustre le tableau 5. Le Service d'enquête sur les accidents, compris dans l'activité Services de réglementation, sera exploité indépendamment du reste du Programme en attendant la création officielle du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Tableau 5: Dépenses de fonctionnement des activités de 1984-1985 par élément de l'organisation (en milliers de dollars)



Activité	Aéroports et services au sol connexes		Services de la navigation aérienne	Services de réglementation			Direction et Administration	Totaux du Programme	
	Aéroports autonomes	Autres aéroports		Réglementation aéronautique	Sécurité aérienne	Services aux aéronefs		$000	A.-P.
ACTA Administration centrale Ottawa	-	142 696*	56 935	23 112	3 880	32 196	24 686	283 505	7 380
Administrateur Région de l'Atlantique Moncton	53 573	22 952	51 902	2 931	330	3 302	3 796	138 776	1 996
Administrateur Région du Québec Montréal	93 926	21 006	49 844	5 855	664	5 396	5 366	180 057	2 133
Administrateur Région de l'Ontario Toronto	108 472	12 644	52 420	7 433	690	1 552	5 429	188 640	2 111
Administrateur Région du Centre Winnipeg	38 164	22 157	42 961	5 557	565	1 479	1 146	114 029	1 410
Administrateur Région de l'Ouest Edmonton	44 200	25 896	54 315	4 559	706	1 357	5 049	136 082	1 760
Administrateur Région du Pacifique Vancouver	37 563	16 673	37 189	4 964	651	3 300	3 430	104 770	1 361
	375 898	264 024	345 566	54 411	7 506	48 582	50 926	1 148 429	15 144

*Inclut 121 732 000 $ relativement au crédit 40.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Facteurs techniques: Depuis la Seconde Guerre mondiale, le transport aérien a été à la pointe du progrès technique. En effet, les dimensions, la vitesse et le nombre des aéronefs ont changé du tout au tout, et le Programme des transports aériens a dû être modifié en conséquence. Avec l'entrée en service d'aéronefs plus gros, il a fallu construire des aérogares plus grandes et perfectionner les techniques d'acheminement des passagers. Du fait que les aéronefs sont plus nombreux et plus complexes, la demande de permis d'exploitation d'aéronefs et de licences de personnel s'est accrue.

Cependant, depuis le milieu des années 70 et plus particulièrement en raison de la hausse vertigineuse du prix du carburant, les constructeurs ont préféré aux aéronefs plus gros et plus rapides les aéronefs offrant un meilleur rendement. Au cours des années 60, le carburant représentait près de 10 % des frais d'exploitation des aéronefs; aujourd'hui, il compte pour environ 30 % de ces dépenses. Face à cette situation, les fabricants d'aéronefs construisent des appareils plus efficaces, dont la consommation de carburant a diminué jusqu'à 30 % comparativement au parc aérien des années 70.

Facteurs économiques: Les transporteurs aériens canadiens ont subi de fortes pertes en 1982 (Air Canada, 32,6 millions de dollars; CP Air, 39,2 millions de dollars) à la suite du ralentissement économique qui a forcé bon nombre de Canadiens à réduire leurs dépenses, notamment au chapitre du transport aérien. Les compagnies aériennes s'attendent à de meilleurs résultats en 1983, mais ne prévoient pas réaliser de profits (au moins de septembre 1983). Pour l'industrie aérienne, la reprise économique sera probablement plus lente en 1984, que pour l'industrie en général puisqu'il faudra quelque temps encore avant que les revenus disponibles augmentent suffisamment pour permettre de plus fortes dépenses dans le domaine du transport aérien. On songe actuellement à déréglementer l'industrie aéronautique en vue de stimuler la reprise économique par la réduction des tarifs aériens.

Demande de transport aérien: Après plusieurs années de croissance continue,le trafic passagers a diminué considérablement depuis le début de la décennie. Après une baisse marginale en 1981, le volume de trafic a chuté d'environ 12 % en 1982 et, selon les prévisions, diminuera encore de 8 % à 10 % en 1983. Grâce à la reprise économique, on s'attend à ce que le trafic passagers regagne du terrain pour revenir au niveau de 1981 vers la fin de 1987. Selon les prévisions les plus récentes, le volume de trafic augmentera en moyenne de 3 % par année de 1981 à 1991. Ces prévisions sont fondées sur la politique de réglementation actuelle. La déréglementation de l'industrie aéronautique pourrait accélérer la reprise.

Dans le passé, les mouvements d'aéronefs ont augmenté proportionnellement au trafic passagers, mais à un rythme beaucoup plus lent en raison de l'utilisation de plus gros aéronefs et des efforts de la part des

transporteurs aériens pour accroître les facteurs d'occupation. Par exemple, les mouvements des transporteurs aériens aux 25 principaux aéroports ont augmenté de 5,3 % de 1965 à 1981, tandis que le trafic passagers s'est accru de 9 %. Plus récemment, les transporteurs ont utilisé des aéronefs de plus petite taille. On s'attend à ce que la taille moyenne des aéronefs utilisés demeure stable ou diminue légèrement d'ici la fin de la décennie. À l'heure actuelle, les facteurs d'occupation sont très élevés; les améliorations futures seront donc plus lentes et plus difficiles. Par conséquent, on s'attend à ce que les mouvements de transporteurs aériens continuent d'augmenter jusqu'en 1991 à un rythme de 2,7 % par année, ce qui correspond davantage aux prévisions concernant le trafic passagers (3 % par année).

Tableau 6: Trafic passagers aux aéroports canadiens (millions de passagers embarqués et débarqués)

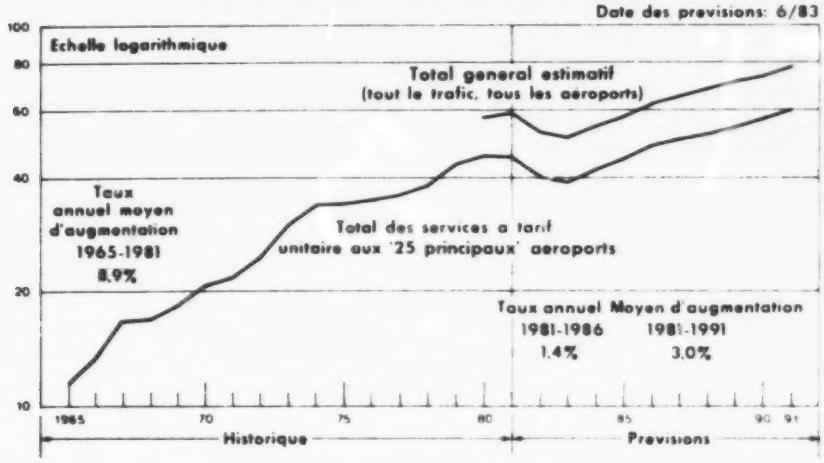
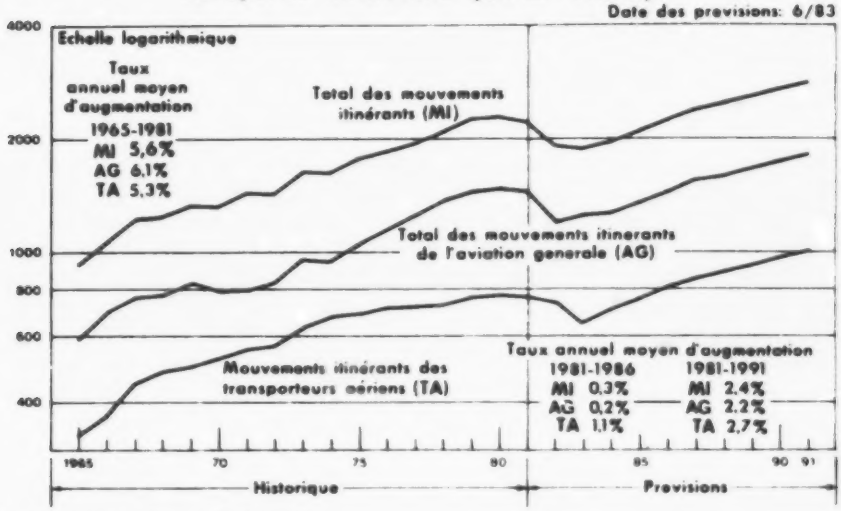


Tableau 7: Mouvements d'aéronefs itinérants aux 25 principaux aéroports canadiens (en milliers)



Les tableaux 6 et 7 illustrent les volumes réels et prévus de trafic passagers aux aéroports canadiens et les mouvements d'aéronefs itinérants aux 25 principaux aéroports canadiens de 1965 à 1991. Les prévisions sont fondées sur des données allant jusqu'à juin 1983. (Les mouvements d'aéronefs itinérants désignent les vols dont les points de départ et de destination sont deux aéroports différents et certains types de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent au même aéroport.)

Les autres variables importantes qui influent sur le Programme sont le volume de trafic de fret aérien, l'ampleur de la flotte d'aéronefs immatriculés et le nombre de détenteurs de licences. Le taux de croissance annuel moyen pour ces variables, selon les données disponibles au mois de juin 1983, est prévu comme suit:

	1981-1984	1981-1991
Trafic de fret aérien (25 principaux aéroports)	2,7 %	3,0 %
Nombre d'aéronefs immatriculés	1,4 %	2,6 %
Nombre de détenteurs de licences	1,4 %	2,5 %

Exploitation et entretien des systèmes des aéroports et de la navigation aérienne: Avant le milieu des années 70, une quantité considérable de ressources disponibles avaient été affectées à l'établissement d'une infrastructure nouvelle et plus complexe afin de satisfaire la demande sans cesse croissante. L'infrastructure actuelle, en grande partie établie au milieu des années 70, nécessite de plus en plus de ressources aux fins d'entretien et de fonctionnement. Cette tendance se manifeste dans le pourcentage des ressources disponibles qu'il faut affecter à cet égard. Le tableau 3 de l'état financier récapitulatif le démontre: le fonctionnement a nécessité au cours des cinq dernières années 75 à 85 % des ressources disponibles.

2. Initiatives

Modernisation et expansion des installations

Projet de modernisation des radars (RAMP): Cet important programme de remplacement des radars primaires et secondaires et des systèmes d'affichage en place, qui tombent en désuétude, en est à sa deuxième étape, soit l'acquisition de l'équipement. L'adjudication du contrat d'achat de l'équipement est prévue pour le printemps de 1984. Il est proposé d'adjuger d'autres contrats en 1984-1985 pour l'acquisition de l'équipement d'affichage et des modifications à l'un des plus importants systèmes de contrôle de la circulation aérienne du Programme, le Système conjoint en route et terminal (JETS). Ce grand projet de la Couronne s'étendra sur environ 10 ans et son coût devrait se situer à quelque 811 millions de dollars. Les fonds prévus au Budget de 1984-1985 pour ce projet s'élèvent à 42 millions de dollars.

Programme des projets spéciaux de relance: À l'appui du programme que le gouvernement a mis de l'avant pour stimuler la relance économique en débloquant les fonds pour les projets d'infrastructure à forte utilisation de main-d'oeuvre, l'Administration des transports aériens a devancé la date du début de 60 travaux à 22 aéroports du pays. Les premières dépenses dans le cadre de ce programme ont été engagées à l'automne 1983 et devaient selon les prévisions s'élever à 69 millions de dollars au cours de 1983-1984. Le coût estimatif total du programme est de 447 millions de dollars, les dépenses prévues pour 1984-1985 devant atteindre 190 millions de dollars. Les grands travaux comprennent le réaménagement et l'agrandissement de l'aérogare d'Hamilton, de Sault-Sainte-Marie, de Fort McMurray, de Kamploops et d'Inuvik, la reconstruction de pistes et de voies de circulation, la restauration des services d'utilité publique, le remplacement des systèmes de communications et d'atterrissage aux instruments désuets et l'achat d'aéronefs pour la reconnaissance des glaces et la lutte contre les incendies de forêt. (Pour plus de détails sur le programme, se reporter à la section III, tableau 35, pages 4-58 à 4-62)

Autres travaux de remise en état et de remplacement: En 1984-1985, 80 millions de dollars de plus seront affectés à la restauration et au remplacement des installations aéroportuaires. Les grands travaux comprennent le réaménagement des aérogares et la réfection des pistes et des voies de circulation.

La somme de 26 millions de dollars sera consacrée en 1984-1985 à d'autres travaux, notamment au remplacement des installations et du matériel pour la lutte contre les incendies et le sauvetage en cas d'écrasement ainsi que pour l'entretien des aérodromes.

Quelque 127 millions de dollars seront affectés en 1984-1985 au remplacement des systèmes électroniques de navigation aérienne et des installations de contrôle de la circulation aérienne.

Agrandissement des installations pour satisfaire à l'accroissement de la demande: Des travaux d'agrandissement d'aérogares s'élevant à 377 millions de dollars sont actuellement en cours ou débuteront en 1984-1985; ils sont destinées à satisfaire l'accroissement de la demande et à répondre à la croissance prévue pour les régions du pays les plus prospères. Les fonds alloués aux aérogares s'élèveront à 103 millions de dollars à la fin de 1983-1984 et des dépenses de 121 millions de dollars sont prévues pour 1984-1985..

Les travaux d'importance actuellement en cours et auxquels de grosses sommes ont été affectées en 1984-1985 portent sur l'agrandissement des aérogares de Charlottetown, de Québec, de Toronto, de Regina et de Victoria. Le coût estimatif total de ces travaux est de 105 millions de dollars, dont quelque 28 millions de dollars seront dépensés en 1984-1985.

Pour plus de détails sur le programme d'immobilisations, se reporter à la section II, pages 4-22, 4-26, 4-31, 4-35 et 4-37 ainsi qu'à la section III, tableau 35 intitulé "Dépenses en capital par grand projet et emplacement" (page 4-41).

Gestion et organisation

Sécurité aérienne: Les mesures prises ou sur le point de l'être à la suite des recommandations de la Commission Dubin comprennent:

- l'adoption d'un projet de loi visant la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, qui constitue la principale recommandation du premier volume du rapport;

- l'adoption de toutes les recommandations concernant l'application des règlements (ces recommandations visent une politique d'application plus rigoureuse, la rédaction d'un nouveau manuel des procédures d'application et des modifications à la Loi sur l'aéronautique devant servir de fondement juridique à la création d'un nouveau mode d'application et du tribunal d'appel de l'Aviation civile);

- la séparation de la Direction générale de l'aéronautique civile en deux directions générales (Navigation aérienne et Réglementation aérienne) afin de dissocier la fonction de navigation aérienne de celle de réglementation;

- la formulation d'un code canadien de navigabilité par un comité consultatif formé entre autres de représentants de l'industrie;

- l'adoption de mesures pour s'assurer que les aéronefs du Ministère soient exploités conformément aux normes applicables aux transporteurs aériens commerciaux;

- l'établissement d'une exigence pour que certains types d'aéronefs aient à leur bord des émetteurs localisateurs d'urgence;

- l'élaboration d'un meilleur système de compte rendu des incidents, y compris un système de compte rendu volontaire des incidents.

Le plan de développement de l'espace aérien canadien: Afin d'assurer le développement rationnel de l'espace aérien canadien, l'Administration vise à élaborer un cadre de planification technique à long terme pour l'acquisition et le développement des installations et de l'équipement qui seront nécessaires d'ici l'an 2000 pour assurer la prestation de services de navigation aérienne. Un projet visant à coordonner toutes les principales dépenses prévues jusqu'à l'an 2000, à améliorer les services et à accroître la productivité a été mis de l'avant et fera l'objet de discussions avec les usagers de l'espace aérien. L'Administration prévoit tenir d'amples discussions avec les usagers du système au cours de l'exercice 1984-1985.

3. Efficacité du Programme

L'objectif du Programme qui consiste à "veiller à l'etablissement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace" doit produire des résultats dans deux principaux secteurs: la sécurité du réseau et l'établissement et l'exploitation d'un réseau efficace. Le tableau qui suit contient des données sommaires sur la sécurité aérienne. La direction examinera la possibilité d'établir des indicateurs quantitatifs pratiques pour déterminer dans quelle mesure le Programme établira et exploitera efficacement son infrastructure d'aéroports et de navigation aérienne au cours de l'exercice 1984-1985.

Sécurité aérienne: La sécurité a toujours occupé une place importante dans le Programme des transports aériens. À ce jour, le réseau national de transport aérien civil s'est révélé très sûr. Les tableaux 8 et 9 font état de la situation des 10 dernières années.

Les efforts pour améliorer la sécurité seraient mieux illustrés par le nombre d'accidents qui ont été évités, plutôt que par ceux qui se sont produits. Les taux d'accidents illustrés dans les tableaux 8 et 9 ne sont donc qu'un reflet indirect des mesures prises pour améliorer la sécurité dans le cadre du Programme.

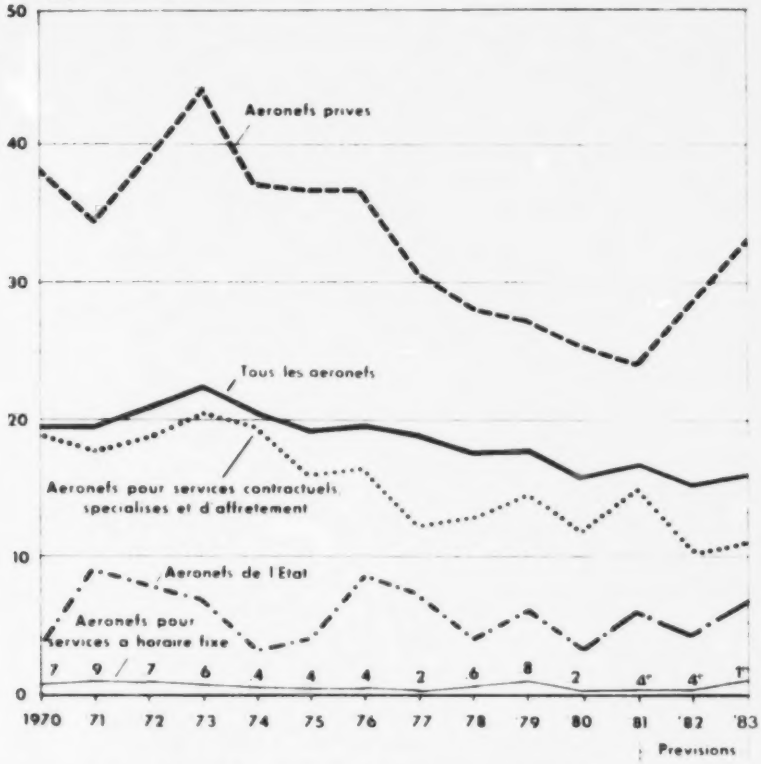
Tableau 8: Nombre d'accidents subis par des aéronefs immatriculés au Canada, par type de vol et période de cinq ans

Type de vol	1968-1972	1973-1977	1987-1982
À horaire fixe	2,8	2,0	2,4
Sans horaire fixe et à taux unitaire[1]	7,6	8,0	7,8
D'affrètement et à contrat	125,4	150,8	144,6
Spécialisé	88,2	123,8	125,4
D'aéro-club	25,2	25,6	24,6
De l'État	6,6	6,2	5,8
Privé	257,0	357,8	334,2
Commercial à des fins non lucratives[2]	15,6	20,4	22,8
Total (tous les aéronefs)	528,4	694,6	667,6

Nota: 1. Ce type de vol désigne le type en commun des passagers et des marchandises à un taux unitaire qui est effectué par un transporteur aérien commercial non tenu de suivre un horaire fixe. Par exemple, la plupart des transporteurs qui desservent le Nord du Canada.

2. Ce type de vol s'entend des vols de mise en place et d'entraînement effectués par des exploitants commerciaux, qui n'en retirent aucun revenu.

Tableau 9: Taux d'accidents par 100 000 heures de vol par type de service



Nota: Les données sur les activités de 1981 à 1983 sont estimatives et pourront être modifiées à la parution du rapport de Statistique Canada.

Afin de mettre en lumière l'importance de la sécurité aérienne, l'Administration travaille à calculer les répercussions financières des accidents d'aviation sur l'économie canadienne. De 1978 à 1982, 3 340 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada ont été signalés. Parmi ces accidents, 1 516 ont été subis par de petits aéronefs ayant une masse de 12 500 lb ou moins.

Ces 1 516 accidents ont causé 876 décès, 567 blessures graves, 3 769 jours d'hospitalisation et 19 392 jours de travail perdus. Les quelque 270 millions de dollars de coûts imposés à l'économie du pays comprennent les coûts des dommages à la coque des aéronefs, les dépenses en opérations de recherche et sauvetage, les journées d'hospitalisation et de travail perdu, et les frais d'administration des procédures d'assurance. Ces calculs ne sont qu'approximatifs, mais ils permettent de bien comprendre l'importance de la sécurité aérienne pour l'économie du Canada.

Section II
Analyse par activité

A. Aéroports et services au sol connexes

Cette activité a pour principal objectif de promouvoir l'établissement et l'exploitation d'un réseau national d'aéroports civils sûr et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement.

Dans le texte qui suit, l'activité est divisée en deux éléments, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports, en raison des différents sous-objectifs et mécanismes de financement qui s'appliquent à chacun.

A.1 Aéroports autonomes

Sous-objectif

Développer et exploiter les aéroports internationaux et nationaux visés par le Fonds renouvelable des aéroports autonomes de manière à recouvrer leurs coûts de fonctionnement.

État récapitulatif des ressources

Cet élément représente environ 37 % des dépenses de fonctionnement du Programme et 30 % de ses dépenses en capital.

Tableau 10: Aéroports autonomes - État des activités au titre du fonds renouvelable (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Recettes	400 837	384 800	372 894
Dépenses	438 479	406 200	365 107
Bénéfice d'exploitation (Perte)	(37 642)	(21 400)	7 787
Ajouter: Amortissement	62 581	57 900	54 759
Ressources provenant de l'exploitation	24 939	36 500	62 546
Ressources provenant des paiements versés par d'autres aéroports pour le P.P.S.R. et les travaux d'équipement (crédit 80)	121 732	27 204	-
Dépenses en capital	162 924	124 000	71 564
Besoins nets de ressources	16 253	60 296	9 018

Voir page 4-68 de la section III - Renseignements supplémentaires, le sommaire de l'utilisation prévue du fonds renouvelable et des profits et pertes par aéroport.

Description

Liste des aéroports: Cet élément comprend les huit aéroports internationaux et 15 des 17 aéroports nationaux du Canada. Les aéroports internationaux sont: Gander, Halifax, Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. Les quinze aéroports nationaux faisant partie de cet élément sont: St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, Montréal-Dorval, Ottawa, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon et Victoria. Les deux aéroports nationaux qui ne font pas partie de cet élément sont ceux de Whitehorse et Yellowknife.

Exploitation: L'exploitation des aéroports comprend deux principales tâches: la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. Les principaux services offerts dans les aéroports sont ceux de sauvetage en cas d'incendie ou d'écrasement, de police et de sécurité des passagers.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent une multitude de bâtiments (par exemple: les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple: les pistes, les voies de circulation, les aires de stationnement, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent entre autres les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, de déneigement et de réparation.

L'exploitation des aéroports comprend deux autres caractéristiques spéciales: la première est le besoin d'une multitude de services d'architecture, d'ingénierie et de soutien technique pour aider à solutionner les difficultés d'acheminement des aéronefs et des passagers; la deuxième caractéristique est la nécessité de services de commercialisation à l'appui des multiples activités sources de recettes en plus des autres services de gestion et d'administration normalement requis.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses: Le tableau 11 contient une ventilation des prévisions de dépenses au titre de l'exploitation des aéroports autonomes pour l'exercice 1984-1985. Étant donné que ces aéroports doivent normalement recouvrer tous leurs coûts de fonctionnement, les prévisions de dépenses comprennent les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité de chaque aéroport par l'activité services de la navigation aérienne, l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes versées par Travaux Publics ainsi que les frais d'intérêt liés aux dépenses nettes imputées au Fonds renouvelable des aéroports autonomes. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien technique représentent les coûts recouvrés par l'élément "Autres aéroports" et l'activité Direction et administration au chapitre des

services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, d'ingénierie et de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et ceux du contrôle de la circulation aérienne, voir page 4-67.)

Tableau 11: Aéroports autonomes - État récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Opérations locales				
Services aéroportuaires	85 379	782	78 749	754
Entretien et réparation des installations	85 973	1 409	79 296	1 359
Service de gestion, d'administration et de soutien technique	32 055	476	29 514	458
	203 407	2 667	187 559	2 571
Autres coûts et frais				
Frais de contrôle de la circulation aérienne	84 622	-	80 520	-
Services de gestion et de soutien technique	57 618	-	51 421	-
Amortissement	62 581	-	57 900	-
Subventions tenant lieu de taxes	21 875	-	25 724	-
Intérêts	8 376	-	3 076	-
	235 072	-	218 641	-
	438 479	2 667	406 200	2 571

Les deux principaux facteurs déterminants (tableau 12) du coût des activités aéroportuaires locales sont les heures d'ouverture des aéroports ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir.

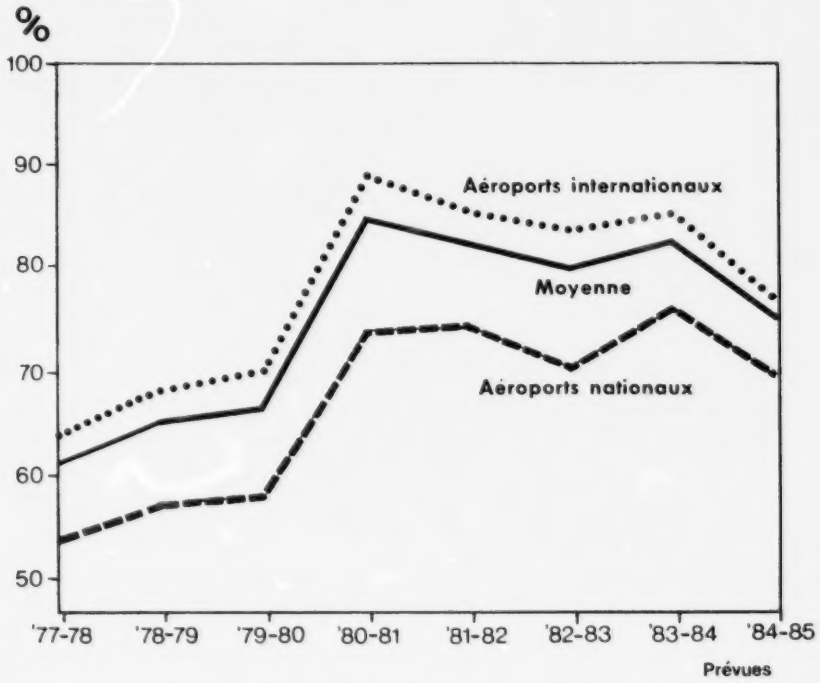
Tableau 12: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

	Prévues 1983-1984	
Total des heures d'exploitation de 23 aéroports nationaux et internationaux	175 172	
Principales installations aéroportuaires entretenues (Données de février 1983)[1]	Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
Aérogares	25	657
Pistes	61	8 151
Voies de circulation	216	3 713
Aires de trafic	85	4 582

Nota: 1. Les données prévues pour 1984-1985 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé.

Analyse des recettes: Le tableau 13 illustre le rendement réel et prévu de cet élément à l'égard de son objectif de recouvrement complet des coûts pour la période de huit ans se terminant le 31 mars 1985. Les coûts sont une approximation de ceux que doit normalement assumer un exploitant commercial. En conséquence, les dépenses indiquées au tableau 11 sont rajustées de manière à tenir compte des intérêts sur le montant total de l'investissement du gouvernement et à soustraire le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. Pour plus de détails sur les catégories et les montants des recettes recueillies par les aéroports autonomes, voir la section III A. 5. - Recettes du Programme, à la page 4-63.

Tableau 13: Recouvrement des coûts par les aéroports autonomes



Analyse des dépenses en capital: Le tableau 14 montre une analyse des dépenses en projets d'équipement prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-41 à 4-46 et 4-58 à 4-59.

Tableau 14: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1984-1985, Aéroports autonomes (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévues 1984-1985	Différence
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	52 432	13 129	22 235	17 068
Aires de manoeuvre	35 134	3 047	21 811	10 286
Bâtiments et matériel d'entretien	11 286	539	7 354	3 393
Services aéroportuaires d'urgence	5 766	240	3 523	2 003
Travaux divers de moins de $250,000	8 983	-	8 983	--
	113 601	16 945	63 906	32 750
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	239 577	89 153	70 933	79 491
Aires de manoeuvre	36 163	12 796	12 782	10 585
Bâtiments et materiel d'entretien	13 080	5 777	3 564	3 739
Services aeroportuaires d'urgence	21 182	2 687	11 739	6 756
	310 002	110 413	99 018	100 571
	423 603	127 358	162 924	133 321

A.2 Autres aéroports

Sous-objectifs

Veiller a l'établissement et à l'exploitation d'un réseau d'aéroports régionaux et locaux pour permettre à toutes les régions du Canada de bénéficier de services de transports aériens.

Recouvrer les coûts de fonctionnement auprès des usagers des aéroports dans la mesure du possible.

Comme ces aéroports desservent les secteurs moins populeux et plus isolés du pays, le volume de mouvements d'aéronefs et de trafic passagers qui leur permet des recettes est sensiblement moins élevé. Dans l'intérêt des usagers du réseau de transport aérien, le gouvernement assume les coûts non récupérés nécessaires à la prestation et au maintien d'une capacité et d'un niveau de service adéquats dans tout le pays.

État récapitulatif des ressources

Cet élément représente 14 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme et 26 % de ses dépenses en capital.

Tableau 15: Autres aéroports - Besoins nets de ressources (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Aéroports exploités par Transports Canada			
Dépenses de fonctionnement			
Opérations aéroportuaires et services de soutien généraux	**142 292**	125 660	113 377
Paiements aux aéroports autonomes pour le P.P.S.R. et projet de capital (crédit 80)	**121 732**	27 204	--
	264 024	152 864	113 377
Dépenses en capital	**139 708**	103 200	68 700
	403 732	256 064	182 077
Aéroports exploités par d'autres parties			
Contributions de fonctionnement	**16 397**	16 860	14 928
Contributions de capital	**30 962**	24 354	7 884
	47 359	41 214	22 812
Dépenses totales	**451 091**	297 278	204 889
Recettes	**(96 842)**	(91 930)	(86 930)
	354 249	205 348	117 959

Description

Aéroports exploités par Transports Canada: Cet élément est responsable de l'exploitation de 131 aéroports régionaux et locaux. Il comprend également les aéroports nationaux de Yellowknife et Whitehorse, qui sont considérés comme des aéroports régionaux pour des raisons financières. L'exploitation de ces aéroports se compare à celle des aéroports autonomes, sauf qu'elle se fait sur une échelle beaucoup moins grande dans la plupart des cas. (Pour une description de l'exploitation, voir page 4-19).

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément offre également une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres parties.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 16 résume les dépenses au chapitre des opérations locales, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité qui sont planifiées et contrôlées par cet élément, ainsi que le montant des coûts recouvrés auprès des aéroports autonomes pour les services de soutien. Le tableau 17 montre les principaux déterminants qui influent sur les opérations locales.

Tableau 16: Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada - Dépenses brutes de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Dépenses Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Opérations locales				
Services aéroportuaires	34 880	446	30 804	449
Entretien et réparation des installations	55 517	873	49 025	878
	90 397	1 319	79 829	1 327
Services de soutien généraux				
Services d'architecture et d'ingénierie	15 914	396	14 056	398
Gestion et administration	32 059	458	28 313	460
Autres	3 922	96	3 462	96
	51 895	950	45 831	954
Dépenses totales	142 292	2 269	125 660	2 281
Recouvrements auprès des aéroports autonomes	49 551	-	45 963	-

Tableau 17: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

		Prévues 1983-1984
Total des heures d'exploitation de 23 aéroports régionaux et locaux[1]		130 676
Principales installations aéroportuaires régionales et locales entretenues (Données de février 1983)[2]	Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés
Aérogares	90	55
pistes	155	11 925
Voies de circulation	237	2 099
Aires de trafic	115	3 999

Nota: 1. Sont exclus les aéroports dont les heures de fonctionnement ne sont pas publiées, comme les aéroports communautaires de l'Arctique qui se trouvent dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

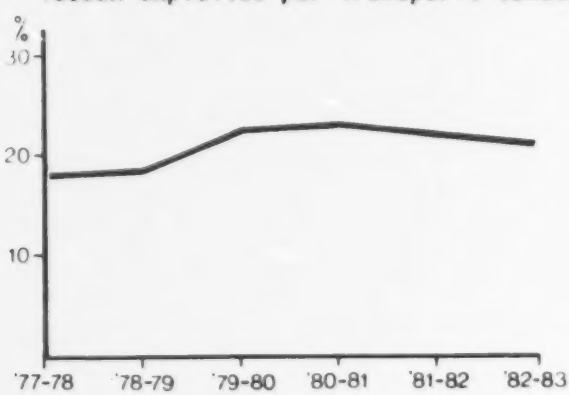
Nota: 2. Les données prévues pour 1984-1985 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé. Les données ci-dessus touchent 97 des 133 aéroports de cette composante.

Le tableau 18 illustre dans quelle mesure les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada recouvrent leurs coûts de fonctionnement. Les coûts sont une approximation de ceux qu'un exploitant commercial doit normalement assumer. Les dépenses de fonctionnement indiquées au tableau 16 sont donc rajustées de manière à refléter:

- le coût des services de contrôle de la circulation aérienne assurés par les Services de la navigation aérienne dans la région immédiate de ces aéroports;
- l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes et l'intérêt sur les investissements du gouvernement dans ces aéroports.

Une déduction est faite pour le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. (La méthode utilisée est la même que pour les aéroports autonomes.)

Tableau 18: Recouvrement des coûts - Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada



Analyse des dépense en capital: Le tableau 19 montre une analyse des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-46 à 4-50 et pages 4-60 à 4-61.

Tableau 19: Sommaire des projets d'immobilisations pour 1984-1985 pour les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévues 1984-1985	Différence
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	31 120	2 292	15 516	13 312
Aires de manoeuvre	33 600	6 571	20 084	6 945
Bâtiments et matériel d'entretien	5 914	810	3 088	2 016
Services aéroportuaires d'urgence	21 389	1 082	12 238	8 069
Travaux divers de moins de 250 000 $	6 673	--	6 673	-
	98 696	10 755	57 599	30 342
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	137 893	13 711	49 593	74 589
Aires de manoeuvre	193 081	151 914	21 595	19 572
Bâtiments et matériel d'entretien	16 017	983	10 139	4 895
Services aéroportuaires d'urgence	809	27	782	-
	347 800	166 635	82 109	99 056
	446 496	177 390	139 708	129 398

Aéroports exploités par d'autres parties: L'élément prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et d'autres parties. Le tableau 20 résume les contributions de fonctionnement et de capital prévues par catégorie d'aéroports et inclut les contributions de capital qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance.

Tableau 20: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Contributions de fonctionnement			
Aéroports locaux - Nord	**4 789**	4 924	4 792
Aéroports locaux - Sud	**4 415**	4 540	3 718
Aéroports Réglonaux	**7 193**	7 396	6 419
	16 397	16 860	14 928
Contributions de capital*			
Aéroports locaux du Labrador et de Terre-Neuve	**13 714**	10 787	1 725
Aéroports locaux du Nord québécois	**3 600**	-	-
Aéroports réglonaux	**250**	250	-
Autres aéroports locaux	**13 398**	13 317	6 159
	30 962	24 354	7 884
	47 359	41 214	22 812

*Les données qui précèdent englobent 5,6 millions de dollars pour 1984-1985 de projets spéciaux de relance.

B. Services de la navigation aérienne

Objectif

Le principal objectif de cette activité consiste à assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international adjacent.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente 34 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme et 29 % des dépenses en capital.

Tableau 21: Besoins nets de ressources de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Services de la navigation aérienne	**365 814**	262 257	215,844
Comprend:			
Dépenses de fonctionnement	**345 566**	322 868	318 859
Dépenses en capital	**153 197**	63 600	24 530
Subventions et contributions	**589**	240	1 642
Dépenses totales	**499 352**	386 708	345 031
Recettes et coûts recouvrés	**(133 538)**	(124 451)	(129 187)
	365 814	262 257	215 844

Description

Cette activité offre trois principaux services à l'appui du transport aérien, lesquels visent tous à aider les aéronefs à se déplacer de façon sûre et efficace d'un point à un autre. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'aide à la navigation. Il existe un réseau de sept centres de contrôle régional, neuf unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle qui assurent des services de contrôle des vols en route, à l'arrivée et au départ dans certains corridors aériens et dans la région immédiate des aéroports les plus achalandés. Quelque 114 stations d'information de vol, situées à des aéroports dans tout le pays, offrent des services d'information de vol tels que des bulletins météorologiques, la disponibilité des aides à la navigation et des services de recherche et sauvetage. En plus, plusieurs centaines d'aides à la navigation, installées aux aéroports et à divers endroits dans tout le pays, aident les pilotes à déterminer leur position et leur direction entre les aéroports et les guident à l'atterrissage et au décollage.

À des fins d'exploitation, l'activité est divisée en deux principales fonctions, soit les services de la circulation aérienne et les services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes. Les services de la circulation aérienne sont formés principalement du personnel nécessaire pour exploiter les diverses installations de contrôle de la circulation aérienne et les stations d'information de vol. Par ailleurs, les services de soutien technique à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes sont composés du personnel, du matériel et des services requis pour établir et entretenir les installations et l'équipement servant à assurer les services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, ainsi que les services d'aide à la navigation. Les renseignements suivants sur le rendement et la justification des ressources sont présentés à l'aide de cette ventilation de l'activité.

Donées sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Le services de la circulation aérienne exigeront probablement 58 % des dépenses de fonctionnement et 64 % des ressources humaines affectées à cette activité, tandis que les services de soutien technique à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes nécessiteront 40% des dépenses de fonctionnement et 34 % du personnel affecté. Les 2 % qui restent des dépenses de fonctionnement et des besoins en personnel iront aux services de soutien à la gestion et au personnel.

Tableau 22: Services de la navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Services de la circulation aérienne				
Contrôle de la circulation aérienne	162 559	2 914	153 090	2 866
Stations d'information de vol	36 820	852	34 799	838
	199 379	3 766	187 889	3 704
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes	138 972	1 994	128 194	1 961
Soutien à la gestion et personnel	7 215	124	6 785	124
	345 566	5 884	322 868	5 789

Le tableau 23 résume quelques-unes des principales variables qui influent sur les besoins de dépenses de fonctionnement de l'activité.

Tableau 23: Principales variables touchant les dépenses de fonctionnement

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984
Contrôle de la circulation aérienne		
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	78	78
Heures de service	518 756	518 756
Mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien contrôlé (en milliers)	1 600	1 500
Stations d'information de vol		
Nombre de stations de services d'information de vol	114	114
Heures de service	952 194	952 194
Nombre de plans de vol déposés	560 700	538 105
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes		
Nombre d'emplacements possédant de l'équipement à entretenir		
Système de surveillance (radar)	124	122
Aides à la navigation	859	840
Systèmes de communications	381	368

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 24 montre une analyse des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-50 à 4-57 et page 4-61 à 4-62.

Tableau 24: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1984-1985 - Services de la navigation aérienne (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses Prévues Jusqu'au 31 mars 1984	Prévues 1984-1985	Différence
Restauration d'installations désuètes				
Installations et équipement des services de la circulation aérienne	47 900	13 702	8 078	26 120
Systèmes de surveillance	869 102	12 880	86 547	769 675
Systèmes de communications	12 442	3 314	5 353	3 775
Système de navigation aérienne et d'atterrissage	65 261	25 978	21 627	17 656
Travaux divers de moins de 250 000 $	15 071	--	15 071	-
	1 009 776	55 874	136 676	817 226
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Installations et équipement des services de la circulation aérienne	12 926	3 286	2 379	7 261
Systèmes de surveillance	14 455	3 531	5 574	5 350
Systèmes de communications	6 160	599	1 445	4 116
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	57 319	37 821	7 123	12 375
	90 860	45 237	16 521	29 102
	1 100 636	101 111	153 197	846 328

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur le genre et le montant des recettes provenant de cette activité, voir la section III, A. 5. - Recettes du Programme, voir page 4-63.

C. Services de réglementation

Objectifs

Promouvoir et assurer la sécurité aérienne à l'intérieur du réseau national de transport aérien civil.

Assurer l'efficacité des services aux aéronefs.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette activité représentent 10 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme. Les dépenses en capital représentent 13 % des besoins du Programme.

Tableau 25: Besoins de ressources de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Services de réglementation aéronautique	54 411	52 362	44 664
Sécurité aérienne	7 506	6 400	5 459
Services aux aéronefs	46 582	36 900	31 475
Dépenses totales de fonctionnement	108 499	95 662	81 598
Dépenses en capital	68 866	26 100	4 704
Subventions et contributions	80	104	109
Dépenses totales	177 445	121 866	86 411
Recettes et coûts recouvrés	(12 423)	(12 761)	(12 241)
	165 022	109 105	74 170

Description

Services de réglementation aéronautique: Cet élément assure toutes les fonctions de réglementation liées à l'aéronautique civile, sauf la réglementation économique qui est la responsabilité de la Commission canadienne des transports. Il certifie et contrôle:

- la compétence du personnel aéronautique, comme les pilotes, les techniciens de vol, les mécaniciens d'entretien d'aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne;
- la navigabilité des aéronefs;
- la fiabilité et la sécurité des installations et de l'équipement des aéroports et de la navigation aérienne;
- les activités des compagnies aériennes offrant des services à horaire fixe et des autres transporteurs aériens commerciaux.

Ces fonctions sont assurées au moyen d'un vaste programme d'examens, de délivrance de licences, d'inspection et de surveillance.

Sécurité aérienne: Cet élément a pour rôle principal de prévenir les accidents de l'aviation civile au moyen d'enquêtes, d'analyses et de comptes rendus des lacunes qui touchent la sécurité aérienne afin de prendre les mesures correctrices nécessaires. Il formera le noyau du Bureau canadien de la sécurité aérienne, une fois que celui-ci aura été officiellement constitué. Entre temps, des dispositions ont été prises pour qu'il puisse être exploité indépendamment du reste du Programme.

Services aux aéronefs: Le principal rôle de cet élément consiste à exploiter et à entretenir la flotte d'aéronefs du Programme. Cette flotte est utilisée pour étalonner et inspecter les aides à la navigation, transporter et former le personnel du Programme et transporter des hauts fonctionnaires du gouvernement et des dignitaires étrangers. Il offre en outre des services de vol et d'entretien d'aéronefs à d'autres programmes gouvernementaux, principalement en assurant l'exploitation et l'entretien des aéronefs et des hélicoptères de la Garde côtière canadienne pour le Programme des transports par eau.

Donnés sur le rendement et justification des ressources

Services de réglementation aéronautique: Le tableau 26 contient une ventilation des besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 26: Services de réglementation aéronautique - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Licences, inspection et surveillance	45 712	746	43 531	705
Législation, normes et application	5 346	85	5 418	85
Gestion et administration	3 353	39	3 413	39
	54 411	870	52 362	829

Afin de prévenir les accidents et d'accroître la sécurité aérienne, l'Administration a créé en 1983 la Division du contrôle permanent de la navigabilité. Elle espère ainsi surveiller de plus près la navigabilité des aéronefs en établissant de meilleures procédures de détection des pannes de mécanique et en accélérant ses mesures correctrices. Pour poursuivre cet objectif en 1984-1985, l'Administration a alloué 49 années-

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du réseau national de transport aérien et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 27 en résume l'ampleur personnes pour achever les travaux de mise en place de la division et pour accroître les resources régionales d'inspection de navigabilité.

Tableau 27: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984
Nombre de pilotes brevetés	66 000	61 300
Nombre d'aéronefs immatriculés	26 950	25 675
Nombre d'exploitants commerciaux	935	907
Nombre d'aéroports licenciés	1 391	1 301

En 1983, des modifications ont été apportées au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1983, l'Administration avait déjà immatriculé 988 aéronefs ultra légers et délivré des licences à 309 pilotes d'aéronefs ultra légers. Etant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement aux aéronefs classiques, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1984-1985 et au cours des années suivantes.

Sécurité aérienne: Le tableau 28 contient un résumé de la répartition des dépenses de fonctionnement.

Tableau 28: Sécurité aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Enquêtes sur les accidents et analyse des causes	5 553	85	4 737	84
Recherches en génie, médecine et droit	1 254	19	1 068	19
Gestion et administration	699	12	595	12
	7 506	116	6 400	115

Services aux aéronefs: Le tableau 29 résume les besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 29: Services aux aéronefs - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéronefs	17 362	89	13 210	89
Entretien	24 768	340	20 056	335
Formation	2 340	29	1 878	29
Gestion et administration	2 112	48	1 756	48
	46 582	506	36 900	501

Les principales variables de la charge de travail pour l'élément des services aux aéronefs sont les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs. Le tableau 30 résume ces variables.

Tableau 30: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984
Nombre d'aéronefs	91	89
Nombre total d'heures de vol		
Transport de hauts fonctionnaires	4 000	3 700
Activités internes	25 000	22 000
Autres programmes gouvernementaux	16 200	15 900
	45 200	41 600

Dépenses en capital: Dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement, on procédera à l'achat de 20 Canadair CL-215 et de un DeHavilland DASH 7-R au coût estimatif total de 220 millions de dollars. Ces aéronefs de conception et de fabrication canadiennes augmenteront la flotte nationale d'avions-citernes utilisés pour la lutte contre les incendies de forêt et seront utilisés pour la reconnaissance des glaces en vue de faciliter la navigation maritime. On prévoit que les dépenses s'élèveront à 25 millions de dollars en 1983-1984 et à 67 millions de dollars en 1984-1985. Pour plus de details, voir la Section III, tableau 35, page 4-62.

Recettes: Les frais d'examens et de délivrance de licences(1,5 millions de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, voir section III A. 5. - Recettes du Programme, page 4-63.

Tableau 27: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984
Nombre de pilotes brevetés	66 000	61 300
Nombre d'aéronefs immatriculés	26 950	25 675
Nombre d'exploitants commerciaux	935	907
Nombre d'aéroports licenciés	1 391	1 301

En 1983, des modifications ont été apportées au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1983, l'Administration avait déjà immatriculé 988 aéronefs ultra légers et délivré des licences à 309 pilotes d'aéronefs ultra légers. Etant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement aux aéronefs classiques, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1984-1985 et au cours des années suivantes.

Sécurité aérienne: Le tableau 28 contient un résumé de la répartition des dépenses de fonctionnement.

Tableau 28: Sécurité aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Enquêtes sur les accidents et analyse des causes	5 553	85	4 737	84
Recherches en génie, médecine et droit	1 254	19	1 068	19
Gestion et administration	699	12	595	12
	7 506	116	6 400	115

Services aux aéronefs: Le tableau 29 résume les besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 29: Services aux aéronefs - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984	
	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéronefs	17 362	89	13 210	89
Entretien	24 768	340	20 056	335
Formation	2 340	29	1 878	29
Gestion et administration	2 112	48	1 756	48
	46 582	506	36 900	501

Les principales variables de la charge de travail pour l'élément des services aux aéronefs sont les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs. Le tableau 30 résume ces variables.

Tableau 30: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984
Nombre d'aéronefs	91	89
Nombre total d'heures de vol		
Transport de hauts fonctionnaires	4 000	3 700
Activités internes	25 000	22 000
Autres programmes gouvernementaux	16 200	15 900
	45 200	41 600

Dépenses en capital: Dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement, on procédera à l'achat de 20 Canadair CL-215 et de un DeHavilland DASH 7-R au coût estimatif total de 220 millions de dollars. Ces aéronefs de conception et de fabrication canadiennes augmenteront la flotte nationale d'avions-citernes utilisés pour la lutte contre les incendies de forêt et seront utilisés pour la reconnaissance des glaces en vue de faciliter la navigation maritime. On prévoit que les dépenses s'élèveront à 25 millions de dollars en 1983-1984 et à 67 millions de dollars en 1984-1985. Pour plus de details, voir la Section III, tableau 35, page 4-62.

Recettes: Les frais d'examens et de délivrance de licences(1,5 millions de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, voir section III A. 5. - Recettes du Programme, page 4-63.

D. Direction et administration

Objectif

Gérer le Programme des transports aériens de manière à assurer l'établissement et l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace qui réponde aux besoins des usagers et aux objectifs socio-économiques du gouvernement fédéral.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente 5 % des dépenses de fonctionnement du Programme (tableau 31).

Tableau 31: Besoins de ressources de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Réelles 1982-1983	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Personnel	**9 170**	**211**	8 538	218	7 041	252
Planification	**9 006**	**120**	8 385	124	6 905	123
Finances	**11 690**	**199**	10 884	207	10 663	197
Achats et approvisionnements	**4 267**	**96**	3 968	100	3 344	97
Gestion et administration	**16 799**	**261**	15 642	270	14 223	233
Total des dépenses de fonctionnement	**50 932**	**887**	47 417	919	42 176	902
Dépenses en capital	**10 881**	**-**	1 500	-	1 279	-
Subventions et contributions	**35**	**-**	598	-	357	-
Dépenses totales	**61 848**	**887**	49 515	919	43 812	902
Recettes et coûts recouvrés	**(8 712)**	**-**	(8 158)	-	(6 799)	-
	53 136	**887**	41 357	919	37 013	902

Description et justification des ressources

L'activité "Direction et administration" assure les fonctions de gestion, de politique et d'administration pour l'ensemble du Programme. Elle est formée des bureaux de l'Administrateur des transports aériens et de ceux des Administrateurs régionaux, du personnel de l'Administration centrale affecté à la politique et à la liaison, ainsi que des unités de l'Administration centrale et des régions qui assurent des services de soutien pour tout le Programme dans les domaines fonctionnels suivants: la planification, les finances, le personnel, les achats et les approvisionnements, ainsi que les services administratifs internes.

Dépenses en capital: Dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement, l'Administration des transports aériens accélère la construction de bureaux qui abriteront l'Administration centrale de l'Air de la région du Québec à Montréal, au coût estimatif total de 17 millions de dollars. En 1984-1985, les dépenses atteindront 11 millions de dollars et comprendront l'achat de matériel et de fournitures de bureau.

Recettes: Les recettes proviennent surtout du recouvrement du coût des services de gestion (8 millions de dollars) offerts aux aéroports autonomes. Pour plus de détails, voir la section III, A. 5., Recettes du Programme, à la page 4-63.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 32 montre les dépenses par article du Programme des transports aériens. Il comprend les dépenses imputées au fonds renouvelable des aéroports autonomes, excluant les dépenses internes pour le contrôle de la circulation aérienne et les services de gestion (tableau 37, page 4-65)

Tableau 32: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel			
Traitements et salaires	**463 796**	434 235	414 787
Autres frais touchant le personnel	**81 592**	82 678	80 478
	545 388	516 913	495 265
Biens et services			
Transports et communications	**65 849**	57 206	45 030
Information	**1 252**	1 994	845
Services professionnels et spéciaux			
Services de sécurité	**29 023**	32 583	29 133
Services de météorologie	**7 401**	5 352	2 860
Services de nettoyage d'immeubles	**20 711**	14 446	13 016
Autres	**49 353**	43 216	40 290
Location	**8 073**	6 081	5 566
Achat de services de réparation et d'entretien	**27 119**	18 635	16 293
Alimentation en électricité	**20 135**	18 463	16 135
Autres services publics, fournitures et approvisionnements	**75 400**	66 638	57 597
Toutes autres dépenses	**152 975**	53 643	20 474
	457 291	318 257	247 239
Total des dépenses de fonctionnement	**1 002 679**	835 170	742 504
Recettes de fonctionnement			
Taxe de transport aérien	**210 184**	206 983	198 400
Location et concessions	**133 157**	128 531	119 626
Taxe d'atterrissage	**68 898**	66 904	69 122
Taxe générale d'aérogare	**43 102**	38 423	36 852
Autres recettes	**162 694**	62 155	45 738
Coûts recouvrés auprès d'autres ministères du gouvernement fédéral	**13 809**	14 367	14 459
Total des recettes et recouvrements	**631 844**	517 363	484 197
Dépenses de fonctionnement nettes	**370 835**	317 807	258 307
Capital	**535 576**	318 400	170 777
Subventions et contributions	**48 063**	42 156	24 920
	954 474	678 363	454 004

2. Dépenses en personnel

Les coûts en personnel du Programme des transports aériens (qui incluent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés) représentent 54 % du total des dépenses de fonctionnement.

Le tableau 33 donne une ventilation du nombre autorisé d'employés par activité et le graphique 34 un aperçu des années-personnes autorisées et la provision pour le traitement annuel par catégorie professionnelle. Il indique l'éventail des ressources humaines requises pour exploiter et entretenir les installations et pour fournir les services de transport aérien.

Tableau 33: Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Aéroports et services au sol connexes			
Aéroports autonomes	2 667	2 571	2 534
Autres aéroports	2 269	2 281	2 196
	4 936	4 852	4 730
Services de la navigation aérienne	5 884	5 789	6 016
Services de réglementation	1 492	1 445	1 330
Direction et administration	887	919	902
	13 199	13 005	12 978

Tableau 34: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement[1]

	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	84-85	83-84	82-83			
Gestion						
Haute direction	46	44	33	47 960	93 040	65 990
Gestion supérieure[2]	80	54		47 960	93 040	60 290
Sciences et professions						
Génie et arpentage	501	445	418	22 196	73 560	44 083
Architecture et urbanisme	41	38	36	18 610	73 560	41 464
Economie et statistique	28	26	32	14 570	62 880	41 928
Autres	6	7	4	14 575	65 770	41 416
Administration et service extérieur						
Administration du Programme	615	607	638	13 250	55 226	37 952
Services administratifs	478	459	437	13 250	55 226	35 269
Gestion des finances	110	108	103	13 193	55 220	37 102
Gestion du personnel	77	84	75	13 330	60 830	37 948
Autres	89	99	95	14 074	50 341	34 517
Technique						
Contrôle de la circulation aérienne	2 245	2 245	2 231	14 072	59 476	45 580
Contrôle de la circulation aérienne (stagiaires)	68	202	186	14 072	15 576	15 351
Electronique	1 333	1 323	1 288	15 828	49 476	35 509
Radiotélégraphie	908	929	914	14 411	48 863	28 211
Navigation aérienne	549	561	493	32 971	60 685	47 498
Techniciens divers	413	381	313	12 033	53 030	29 419
Soutien technologique et scientifique	353	325	316	13 372	48 444	35 460
Inspection technique	223	185	163	12 033	54 944	40 378
Dessin et illustrations	123	116	123	15 557	40 310	29 329
Autres	27	22	23	16 543	42 556	31 527
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	1 239	1 200	1 238	12 316	30 231	20 924
Secrétariat, sténographie, dactylographie	411	401	400	12 034	30 425	20 329
Autres	104	103	102	13 137	29 913	22 511
Exploitation						
Manoeuvres et hommes de métier	2 142	2 078	2 100	14 067	38 735	25 203
Pompiers	724	731	727	21 147	37 036	28 946
Services divers	140	134	134	12 627	38 088	23 691
Chauffage et force motrice	126	129	132	18 242	35 598	25 970

[1] La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

[2] La catégorie Gestion supérieure a été créée en 1983-1984. Les postes qui font maintenant partie de cette catégorie étaient intégrés à divers autres groupes en 1982-1983.

3. Dépenses en capital

Le tableau 35 contient une récapitulation des dépenses en capital par grand projet et emplacement. Les renseignements qu'il contient sont les mêmes que ceux qui figurent dans la partie II du Budget des dépenses de 1984-1985.

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS ET SERVICES AU SOL CONNEXES					
AÉROPORTS AUTONOMES					
Administration centrale - Ottawa - Approvisionnements en gros:					
Souffleuses	2 799	2 868	295	**2 229**	344
Remplacement à divers aéroports du circuit d'alimentation d'urgence	-	995	-	**995**	-
Balayeuses	954	954	-	**302**	652
Aménagement d'aéroports:					
Le plan de répartition des ressources pour les services d'urgence	13 827	18 385	-	**11 629**	6 756
Programme d'amélioration des sources d'énergie	-	800	-	**800**	-
Aide consultative pour mettre en oeuvre le système AMHS	-	3 497	-	**1 031**	2 466
TERRE-NEUVE					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER					
Remise en état du réseau de la centrale électrique	1 770	1 731	-	**59**	1 672
Nouveau garage d'entretien	5 966	5 965	244	**3 324**	2 397
AÉROPORT NATIONAL DE ST. JOHN'S					
Construction d'un garage d'entretien, d'un poste de pompiers et d'un entrepôt pour le sable	5 743	5 766	240	**3 523**	2 003
Equipe de projet	6 452	2 862	2 171	**691**	-
Recouvrir piste 11/29	3 550	3 476	-	**3 476**	-

Tableau 34: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement[1]

	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	84-85	83-84	82-83			
Gestion						
Haute direction	46	44	33	47 960	93 040	65 990
Gestion supérieure[2]	80	54		47 960	93 040	60 290
Sciences et professions						
Génie et arpentage	501	445	418	22 196	73 560	44 083
Architecture et urbanisme	41	38	36	18 610	73 560	41 464
Economie et statistique	28	26	32	14 570	62 880	41 928
Autres	6	7	4	14 575	65 770	41 416
Administration et service extérieur						
Administration du Programme	615	607	638	13 250	55 226	37 952
Services administratifs	478	459	437	13 250	55 226	35 269
Gestion des finances	110	108	103	13 193	55 220	37 102
Gestion du personnel	77	84	75	13 330	60 830	37 948
Autres	89	99	95	14 074	50 341	34 517
Technique						
Contrôle de la circulation aérienne	2 245	2 245	2 231	14 072	59 476	45 580
Contrôle de la circulation aérienne (stagiaires)	68	202	186	14 072	15 576	15 351
Electronique	1 333	1 323	1 288	15 828	49 476	35 509
Radiotélégraphie	908	929	914	14 411	48 863	28 211
Navigation aérienne	549	561	493	32 971	60 685	47 498
Techniciens divers	413	381	313	12 033	53 030	29 419
Soutien technologique et scientifique	353	325	316	13 372	48 444	35 460
Inspection technique	223	185	163	12 033	54 944	40 378
Dessin et illustrations	123	116	123	15 557	40 310	29 329
Autres	27	22	23	16 543	42 556	31 527
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	1 239	1 200	1 238	12 316	30 231	20 924
Secrétariat, sténographie, dactylographie	411	401	400	12 034	30 425	20 329
Autres	104	103	102	13 137	29 913	22 511
Exploitation						
Manoeuvres et hommes de métier	2 142	2 078	2 100	14 067	38 735	25 203
Pompiers	724	731	727	21 147	37 036	28 946
Services divers	140	134	134	12 627	38 088	23 691
Chauffage et force motrice	126	129	132	18 242	35 598	25 970

[1] La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

[2] La catégorie Gestion supérieure a été créée en 1983-1984. Les postes qui font maintenant partie de cette catégorie étaient intégrés à divers autres groupes en 1982-1983.

3. Dépenses en capital

Le tableau 35 contient une récapitulation des dépenses en capital par grand projet et emplacement. Les renseignements qu'il contient sont les mêmes que ceux qui figurent dans la partie II du Budget des dépenses de 1984-1985.

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS ET SERVICES AU SOL CONNEXES					
AÉROPORTS AUTONOMES					
Administration centrale - Ottawa - Approvisionnements en gros:					
Souffleuses	2 799	2 868	295	**2 229**	344
Remplacement à divers aéroports du circuit d'alimentation d'urgence	-	995	-	**995**	-
Balayeuses	954	954	-	**302**	652
Aménagement d'aéroports:					
Le plan de répartition des ressources pour les services d'urgence	13 827	18 385	-	**11 629**	6 756
Programme d'amélioration des sources d'énergie	-	800	-	**800**	-
Aide consultative pour mettre en oeuvre le système AMMS	-	3 497	-	**1 031**	2 466
TERRE-NEUVE					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER					
Remise en état du réseau de la centrale électrique	1 770	1 731	-	**59**	1 672
Nouveau garage d'entretien	5 966	5 965	244	**3 324**	2 397
AÉROPORT NATIONAL DE ST. JOHN'S					
Construction d'un garage d'entretien, d'un poste de pompiers et d'un entrepôt pour le sable	5 743	5 766	240	**3 523**	2 003
Equipe de projet	6 452	2 862	2 171	**691**	-
Recouvrir piste 11/29	3 550	3 476	-	**3 476**	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
AÉROPORT NATIONAL DE CHARLOTTETOWN					
Nouvelle aérogare	7 214	7 169	591	4 603	1 975
Construction d'un stationnement et de routes	2 420	3 466	676	143	2 647
Construction d'un garage d'entretien d'un poste de pompiers et d'une centrale électrique pour l'aérodrome	-	2 797	2 687	110	-
Construction d'une aire de trafic et d'une voie de circulation et installation de balisage lumineux	-	2 040	1 738	302	-
Construction d'une nouvelle piste 10-28 et installation de balisage lumineux	10 406	10 645	4 522	6 123	-
Acquisition de terrains ..	-	1 888	1 784	104	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX					
Installation d'un système de climatisation	5 207	6 715	265	3 758	2 692
Remplacement des murs amovibles à l'aérogare .	2 946	2 930	77	1	2 852
Remplacement des panneaux de la centrale électrique	-	309	200	109	-
AÉROPORT NATIONAL DE SYDNEY					
Remise en état des câbles électriques de la centrale électrique et du réseau d'alimentation	2 544	2 544	1 864	680	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
AÉROPORT NATIONAL DE FREDERICTON					
Agrandissement de l'aire de stationnement d'aéronefs	657	657	-	657	-
Agrandissement de l'aérogare	3 526	3 510	82	1	3 427

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
AÉROPORT NATIONAL DE MONCTON					
Installation d'une clôture de sécurité	382	286	-	286	-
Construction d'un nouveau système d'alimentation électrique pour l'aérodrome	3 144	3 144	2 801	343	-
Modifications à la centrale thermique	275	394	-	394	-
Remplacement de la conduite principale d'eau.....	455	455	-	455	-
AÉROPORT NATIONAL DE SAINT JOHN					
Recouvrement de la piste 05-23	1 515	1 510	-	1 510	-
Reconstruire la centrale électrique de l'aérodrome	2 607	2 610	2 099	511	-
Remplacement des aides à l'approche de haute intensité piste 05-23 ...	925	995	-	995	-
QUÉBEC					
AÉROPORT NATIONAL DE QUÉBEC					
Agrandissement de l'aérogare de l'aire de trafic et des parcs de stationnement	9 971	8 191	6 137	2 054	-
Achat et installation de passerelles d'embarquement	532	532	-	532	-
ONTARIO					
AÉROPORT NATIONAL DE LONDON					
Reconstruire l'aire de trafic II	295	295	-	295	-
AÉROPORT NATIONAL D'OTTAWA					
Amélioration des sources d'alimentation ordinaires et d'urgence et du système de distribution	2 212	2 121	1 608	513	-
Aménagement du complexe de l'aérogare et enlèvement de l'amiante	48 600	48 600	6 180	20 897	21 523

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-85	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON (Toronto)					
Aérogare N° 1 Phase 1	42 638	42 638	41 504	1 134	-
Frais de construction courants non engagés ...	3 819	3 819	3 538	281	-
Direction des travaux	12 486	12 486	12 032	454	-
Voie de circulation parallèle Roméo	6 121	5 782	3 990	1 792	-
Réparations majeures à l'aire de trafic n° 1 ..	5 097	3 984	1 020	801	2 163
Modification aux barrières de l'aérogare 1 pour les nouveaux aéronefs	-	466	36	430	-
Achat de traxcavators pour enlèvement de neige	-	504	-	504	-
Enlèvement de l'amiante dans l'édifice de l'administration centrale	2 520	2 520	-	204	2 316
Reconstruire une partie de la voie de circulation T2 phase II	1 426	1 107	-	75	1 032
Remplacement des thermostats des chaudières de la centrale thermique ..	-	273	-	273	-
Ascenseur pour les handicapés	938	929	-	929	-
Modernisation du centre de réclamation des bagages (vols internationaux) ..	966	966	-	966	-
MANITOBA					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE WINNIPEG					
Agrandissement de l'aérogare	31 882	31 882	907	1 181	29 794
Réparations majeures aux joints des dalles-aire de trafic 1	-	768	-	240	528
SASKATCHEWAN					
AÉROPORT NATIONAL DE REGINA					
Agrandissement de l'aérogare	35 297	35 297	13 162	16 296	5 839

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
ALBERTA					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY					
Agrandissement des installations des services d'inspection canadiens	9 066	7 924	187	5 073	2 664
Stationnement public à court terme et routes	-	840	280	560	-
Projet d'aménagement de l'aéroport - groupe de planification phase II	-	595	392	203	-
Régulateur et dispositif de commutation	1 239	1 087	-	31	1 056
Remplacement des câbles d'éclairage des pistes	250	250	-	250	-
Amélioration du système de drainage dans l'aire de l'aviation générale	5 207	4 639	-	1 786	2 853
Réinstallation des services de l'air	442	442	-	442	-
AÉROPORT INTERNATIONAL D'EDMONTON					
Agrandissement de l'aire de trafic	11 489	7 932	5	195	7 732
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER					
Recouvrement de la piste 08-26	8 107	5 346	200	395	4 751
Amélioration au système d'égouts	3 982	3 982	1 950	2 032	-
Reconstruction de la voie de circulation 'N'	934	1 657	44	1	1 612
Plan prévisionnel de l'aéroport	-	379	264	60	55
Recouvrement des voies de circulation 'B', 'C' et de parties de 'A' et 'G'	754	627	100	527	-
Énoncé relatif aux répercussions de la piste sur l'environnement	458	458	307	151	-
Éclairage des enseignes des pistes	-	482	232	250	-
AÉROPORT NATIONAL DE VICTORIA					
Agrandissement de l'aérogare	11 560	11 606	1 018	4 179	6 409

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
AÉROPORT NATIONAL DE VICTORIA (suite)					
Recouvrement de la piste 13-31	1 686	989	-	989	-
AUTRES AÉROPORTS					
Administration centrale - Ottawa					
- Approvisionnements en gros:					
Pièces de rechange pour les véhicules des services d'urgence les balayeuses de pistes et les souffleuses	285	285	95	95	95
Souffleuses	2 933	3 004	295	1 149	1 560
Balayeuses de pistes	1 550	1 802	420	1 056	326
Programme de répartition des ressources pour les services d'urgence à l'aéroport	17 920	13 620	-	6 541	7 149
Souffleuse à air	-	255	-	220	35
Améliorations dans le cadre du programme d'économie d'énergie ...	-	4 975	-	995	3 980
Système national intégré de aménagement d'aéroports	-	428	94	233	101
TERRE-NEUVE					
Deer Lake - Agrandissement du garage et de l'aire d'entreposage et de services	585	585	439	146	-
St. Anthony - Construction d'un complexe aéroportuaire et des installations connexes	12 366	12 366	962	3 550	7 854
Stephenville - Recouvrement partiel de la piste 10-28 et des voies de circulation A et B	1 875	1 868	-	1 868	-
Remplacement des clôtures côté piste ...	384	384	-	384	

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
TERRE-NEUVE (suite)					
Wabush - Modification au système d'alimentation électrique des aides visuelles pour piste 01-19 ...	1 844	1 802	-	118	1 684
NOUVELLE ÉCOSSE					
Yarmouth - Réaménagement de la piste 15-33	1 639	1 328	-	1 328	-
Nouvelle aérogare et immeuble des services généraux	9 766	10 257	-	439	9 818
Amélioration de la centrale électrique de l'aérodrome	1 864	1 910	-	1 715	195
QUÉBEC					
Alma - Aides visuelles .	-	339	-	11	328
Eastmain - Aménagement d'un nouvel aéroport .	5 419	5 265	2 127	2 832	306
Fort Rupert - Aménagement d'un nouvel aéroport .	5 092	4 996	-	2 484	2 512
Gaspé - Recouvrement de la piste 11-29, de la voie de circulation "A" et de l'aire de trafic	-	1 029	29	1 000	-
Mont-Joli - Agrandissement de la voie de circulation 'D', et routes d'accès 'C', 'D' et 'E'	-	1 584	30	1 554	-
Schefferville - Centraliser distribution électrique avec nouveau groupe électrogène d'urgence.	330	266	-	266	
Sherbrooke - Recouvrement de la piste 14-32	-	2 007	824	1 183	-
Val D'Or - Réaménagement de l'aéroport	-	7 328	143	5 937	1 248
Wémindji - Aménagement d'un nouvel aéroport .	6 258	6 109	500	4 515	1 094

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ONTARIO					
Dryden - Nouvelle aérogare	2 402	1 911	500	**1 209**	202
Agrandissement de la piste 11-29 et de l'aire d'attente	-	562	-	**562**	-
Hamilton - Acquisition de terrains	-	4 370	3 467	**290**	613
North Bay - Recouvrement de la piste 08-26 et de la voie de circulation L	3 712	3 912	3 717	**195**	-
Pickering - Acquisition de terrains	-	123 083	122 337	**746**	-
Sarnia - Nouvelle aérogare	-	5 883	3 100	**2 783**	-
Sault-Sainte-Marie - Amélioration du système d'alimentation électrique	549	549	-	**28**	521
Toronto Island - Amélioration de l'aire de l'aviation générale	-	2 426	167	**2 259**	-
Amélioration de la piste 08-26 et de la voie de circulation 'A'	-	634	-	**634**	-
MANITOBA					
Thompson - Poste de pompiers	-	853	-	**853**	-
ALBERTA					
Grande Prairie - Nouvelle aérogare	3 278	3 278	1 080	**44**	2 154
Recouvrement de la piste 11-29	2 018	1 894	5	**1 889**	-
Lethbridge - Nouvelle aérogare	2 030	2 030	222	**36**	1 772

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ALBERTA (suite)					
Recouvrement de la piste 05-23 et de la voie de circulation 'A'	1 556	1 237	5	1 232	-
Poste de pompiers	955	955	-	35	920
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford - Recouvrement de la piste 18-36	1 123	959	-	959	
Castlegar - Agrandissement de l'aérogare	6 685	6 675	123	167	6 385
Dawson Creek -					
Caserne de pompiers	-	976	731	245	-
Réseau d'égouts	-	305	-	305	-
Fort Nelson -					
Agrandissement de l'aérograre	10 475	9 762	193	6 277	3 292
Recouvrement de la piste 03-21	1 992	1 417	-	38	1 379
Fort St. John - Agrandissement de l'aérogare	19 638	17 976	200	1 183	16 593
Powell River - Recouvrement de la piste 09-27	948	639	-	639	-
Prince Rupert - Modifier l'éclairage à haute intensité	-	294	-	294	-
Quesnel -					
Construire nouveau poste de pompier et garage d'entretien	1 777	1 777	-	1 777	-
Amélioration du système d'aqueduc et de pompage	326	264	-	264	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Baker Lake - Recouvrement de la piste	1 815	1 456	-	176	1 280
Coral Harbour -					
Recouvrir de gravier la piste 15-33	2 661	2 456	-	447	2 009
Parc de réservoirs de mazout	574	631	-	631	-
Centrale thermique	440	428	-	428	-
Chesterfield Inlet -					
Aérogare	-	662	20	642	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
Fort Liard - Aménagement de l'aéroport (Groupe C - Arctique).	-	2 173	1 411	**579**	183
Igloolik - Eclairage de l'aéroport	442	442	178	**264**	-
Inuvik -					
Entreposage pour le sable	513	513	16	**497**	-
Caserne de pompiers ..	1 846	1 846	56	**1 790**	-
Nanisivik -					
Prolongement de la piste	-	520	490	**30**	-
Aménagement de l'aéroport	-	4 651	4 608	**43**	-
Whale Cove - Amélioration de la piste et épandage de gravier	1 801	1 801	905	**896**	-
Yellowknife - Aérogare .	9 534	8 596	182	**293**	8 121
YUKON					
Watson Lake - Nouvelle centrale électrique et source d'alimentation à interruption	708	942	-	**54**	888
Whitehorse -					
Enlèvement de l'amiante et garage d'entretien	568	568	-	**568**	-
Nouvelle aérogare	15 189	15 069	94	**2 300**	12 675
Faro - Phare de danger .	315	286	-	**21**	265
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration centrale -					
Ottawa - Approvisionnement en gros:					
Achat de radiophares à haute puissance (500W) .	564	564	381	**142**	41
Achat de radiophares à basse puissance (25W) ..	263	263	57	**69**	137
Radiogoniomètres à très haute fréquence	-	274	186	**88**	-
Émetteurs, récepteurs et multicoupleurs à très haute fréquence	1 462	1 321	551	**613**	157

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION (suite)					
Remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments de types à lampes	1 011	1 011	917	**90**	4
Remplacement des écrans vidéo (série VMK)	-	662	606	**56**	-
Sources d'alimentation sans interruption (radars)	-	918	818	**100**	-
Développement d'un générateur électronique en phonie	-	275	252	**23**	-
Équipement du laboratoire des normes d'étalonnage	-	500	489	**11**	-
Antennes pour le radar secondaire de surveillance	-	468	453	**15**	-
Système d'atterrissage à micro-ondes, recherche et développement	346	346	278	**30**	38
Système de contrôle du bruit des aéronefs	-	925	725	**200**	-
Équipement de mesure de distance	520	256	50	**206**	-
Radiophares non-directionnels à haute puissance pour le nord de l'Ontario, le nord du Québec et les Territoires du Nord-Ouest	654	654	50	**481**	123
Radiophares omnidirectionnels et équipement de mesure de distance	480	480	66	**360**	54
Radiophare à basse puissance (25W)	795	795	173	**372**	250
Bandes magnétiques multipistes	912	912	783	**87**	42
Émetteurs, récepteurs à très haute fréquence	1 508	993	966	**27**	-
Étude de la propagation des communications aéronautiques	477	477	248	**89**	140
Programme d'évaluation du système d'affichage de données de vol	445	445	364	**62**	19

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Système automatique de contrôle de la circulation aérienne à Gander (améliorations et soutien)	476	476	464	12	-
Système conjoint en route et terminal	-	29 244	28 792	452	-
Achat d'installations pour la navigation aérienne aux aéroports à atterrissage et décollage courts de Toronto Island et de Montréal	-	3 927	3 327	600	-
Programme concernant l'équipement autonome déterminant la mise en place des aéronefs	-	6 504	1 007	1 453	4 044
Système d'atterrissage à micro-ondes	-	1 008	946	62	-
Achats de manuels français portant sur le matériel	2 748	2 748	1 129	475	1 144
Programme de modernisation des radars (RAMP)	993 000	810 504	12 062	42 356	756 086
Programme de remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments de type à lampes	5 200	5 200	3 624	760	816
Portée visuelle de piste SV-178	2 716	2 674	2 194	480	-
Radiophares non directionnels à haute puissance (500W)	1 690	1 690	1 029	407	254
Élaboration d'un nouveau système d'inspection en vol et son installation sur 5 King Air 100 aéronefs	3 230	3 230	2 633	209	388
Systèmes d'atterrissage aux instruments	4 115	3 778	3 393	256	129
Systèmes de radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence	2 819	2 819	215	1 800	804
Systèmes de radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence et de mesure de distance	9 669	9 669	3 728	2 700	3 241

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Émetteurs récepteurs et multicoupleurs à très haute fréquence	10 305	10 405	4 205	**2 680**	3 520
Dispositif de détection de l'état des pistes phase II	17 036	13 530	2 806	**5 374**	5 350
Amélioration du système d'affichage de données opérationnelles	1 119	1 119	813	**306**	-
Système national de traitement des données de vol.	7 724	7 724	4 823	**2 031**	870
Amélioration des services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon	1 582	1 582	-	**753**	829
Coûts associés au programme de remplacement du système de navigation aérienne tactique (TACAN)	-	4 132	-	**120**	4 012
Système de contrôle et de surveillance de la radio air-sol	-	3 054	-	**277**	2 777
Remplacement du terminal pilote au Centre de la recherche et expérimentation ATS	798	798	-	**100**	698
Élaboration de l'équipement de précision pour la mesure de la distance ..	440	450	-	**50**	400
Équipement d'essai omnidirectionnel à très haute fréquence	-	895	-	**300**	595
Réinstallation de transmissomètre.....	-	578	-	**578**	-
Remplacement d'un ordinateur	424	621	-	**621**	-
Remplacement de la flotte d'inspection des vols ..	-	57 680	-	**44 091**	13 589

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance .	-	748	688	60	-
Relocalisation du radiophare d'alignement, piste 25	-	341	-	341	-
Gander - Amélioration et automatisation des opérations de la station d'information de vol ...	3 567	3 382	100	1 637	1 645
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Charlottetown - Construction d'une tour de contrôle et d'un édifice des opérations	2 897	2 897	1 504	1 393	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton - Remplacement du système d'atterrissage aux instruments piste 06	793	464	-	464	-
Saint John - Installation d'un système d'atterrissage aux instruments, piste 05	1 060	993	-	993	-
QUÉBEC					
Îles-de-la-Madeleine - Installation d'un radiophare d'alignement de piste, piste 08	374	479	-	479	-
Kuujjuaq - Relocalisation de la station d'information de vol	-	1 114	602	512	-
Saint-Hubert - Remplacement de la tour de contrôle .	2 177	2 030	1 317	713	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO					
Bearskin Lake - Installation d'un radiophare non directionnel	-	652	-	1	651
Chapleau - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance	1 621	1 713	-	1	1 712
Cochrane - Installation d'un radiophare non directionnel	337	322	-	1	321
Geraldton - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance .	1 058	514	176	338	-
Installation d'un radiophare non directionnel.	544	577	-	1	576
Hamilton - Nouvelle tour de contrôle	-	4 864	-	397	4 467
Hearst - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance .	1 015	483	159	324	-
Installation d'un radiophare non directionnel.	372	351	-	1	350
Kapuskasing - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance	1 153	843	-	1	842
Manitouwadge - Installation d'un radiophare non directionnel	894	602	-	1	601
Moosonee - Installation d'une station d'information de vol	5 058	2 843	-	155	2 688

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
North Bay - Installation d'un système d'atterrissage aux instruments piste 08	1 892	1 599	-	158	1 441
Pikangikum - Installation d'un radiophare non directionnel	315	305	-	305	-
Terrace Bay - Installation d'un radiophare non directionnel	288	253	89	164	-
Toronto - Réaménagement de la tour de contrôle	3 348	2 881	1 586	1 295	-
Installation et évaluation d'un système Telidon Videotex	-	983	99	425	459
Remplacement du matériel à très haute fréquence.	-	369	344	25	-
Réaménagement du centre de contrôle régional ..	385	385	-	118	267
Remplacement des simulateurs régionaux de circulation aérienne ..	488	488	-	296	192
Remplacement du système d'atterrissage aux instruments piste 06L .	1 138	988	-	80	908
Relocaliser la station d'information de vol ..	1 988	1 692	-	609	1 083
Trenton - Installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance	671	377	62	228	87
MANITOBA					
Churchill - Rénovations à l'édifice servant de poste émetteur et au réseau d'antennes	-	439	-	439	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ALBERTA					
Calgary - Bureau de gestion de projets - Edifice des opérations aériennes ..	-	488	279	**209**	-
Construction de la tour de contrôle de l'édifice des opérations aériennes	23 256	15 916	-	**689**	15 227
Edmonton - Systèmes de contrôle des télécommunications.	-	339	205	**117**	17
Lethbridge - Remplacement de la tour de contrôle .	1 799	2 381	-	**46**	2 335
Villeneuve - Construction d'une tour de contrôle permanente	2 264	1 772	1 577	**193**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Enderby - Conversion du radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence en radiophare Doppler à très haute fréquence	1 346	956	100	**856**	-
Nanaimo - Remplacement de la station d'information de vol	1 555	766	475	**291**	-
Vancouver - Installation du radiophare d'alignement de piste 08	293	255	-	**255**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Fort Smith - Installation de radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence et matériel de mesure de distance	962	884	221	**172**	491
Pelly Bay - Relocalisation du radiophare non directionnel	843	825	-	**825**	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES					
NOUVEAU-BRUNSWICK					
AÉROPORT NATIONAL DE SAINT JOHN					
Modification de l'aérogare .	-	1 250	635	615	-
QUÉBEC					
AÉROPORT NATIONAL DE DORVAL					
Modification des édifices selon les normes du Commissariat fédéral des incendies	-	1 550	100	650	800
Construction d'un stationnement étagé	-	16 530	450	8 155	7 925
Aménagement paysager et signalisation	-	900	50	850	-
Amélioration de la voie d'accès	-	1 425	100	725	600
Réfection de la consigne ...	-	425	25	400	-
Réparation des surfaces en "terrazo" et en pierre ...	-	325	100	225	-
Réparation des toilettes publiques	-	550	30	520	-
Remplacer les appareils d'éclairage des voies de circulation	-	328	270	58	-
Remplacement des tuyaux de drainage souterrains	-	820	546	274	-
Restaurer voie de circulation	-	522	40	482	-
Renforcer l'aire de trafic .	-	5 324	218	2 743	2 363
Revêtement de la piste 10-28	-	1 416	120	1 296	-
ONTARIO					
AÉROPORT NATIONAL DE LONDON					
Amélioration du système d'alimentation électrique.	-	963	40	923	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS AUTONOMES (suite)					
ONTARIO (suite)					
AÉROPORT NATIONAL DE THUNDER BAY					
Aire de développement communautaire	-	3 147	300	**1 424**	1 423
Recouvrement de la piste 12/30	-	3 500	-	**3 500**	-
Agrandissement de l'aire de trafic de l'aérogare	-	1 100	20	**1 080**	-
AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON (TORONTO)					
Construction d'une courbe au seuil de la piste 06R	-	490	430	**60**	-
Aménagement de l'aire de services 2, étape 2	-	6 918	2 900	**4 018**	-
Aménagement de l'aire de services 5	-	1 954	1 659	**295**	-
Réaménagement d'une portion de de l'aire de trafic T2, étape 1	-	890	750	**140**	-
AÉROPORT NATIONAL DE WINDSOR					
Remplacement de la conduite principal d'eau	-	584	28	**556**	-
Recouvrement piste 07-25 ...	-	1 356	70	**1 286**	-
Renforcer centre de la piste 02-20	-	851	33	**818**	-
Amélioration du système d'alimentation électrique.	-	668	34	**634**	-
SASKATCHEWAN					
AÉROPORT NATIONAL DE REGINA					
Construction nouvelle voie de circulation 'C'	-	1 940	20	**1 920**	-
Réaménagement des voies de circulation M1, M2	-	2 639	20	**2 619**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER					
Construction côté sud d'un système routier	-	950	525	**425**	-
Construction d'un embranchement, voie de circulation N-26	-	1 260	374	**886**	-
Recouvrement du Pont Laing .	-	287	42	**245**	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AÉROPORTS ET SERVICE AU SOL CONNEXES					
AUTRES AÉROPORTS					
QUÉBEC					
Saint-Hubert -					
Remplacement de la centrale électrique de l'aérodrome	-	1 219	126	1 093	-
Recouvrement de la piste 06L-24R	-	1 269	110	1 159	-
ONTARIO					
Earlton - Amélioration de la piste 07-25	-	1 700	300	1 400	-
Hamilton -					
Agrandissement de l'aérogare et du poste des pompiers ..	-	48 762	17 740	14 278	16 744
Construction d'un aire d'entraînement pour la lutte contre les incendies	-	809	27	782	-
Kapuskasing - Nouvelle aérogare	-	1 830	120	1 710	-
North Bay -					
Amélioration de l'aire de l'aviation générale	-	2 486	121	2 365	-
Amélioration du système d'alimentation électrique	-	455	34	421	-
Red Lake -					
Stationnement pour aéronefs légers	-	650	90	560	-
Réparation voie de circulation et aire de trafic	-	550	80	470	-
Sault-Sainte-Marie -					
Agrandissement de l'aérogare	-	9 477	734	4 743	4 000
Timmins -					
Aménager nouvelle aire d'aviation générale .	-	1 659	64	1 595	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
AUTRES AÉROPORTS (suite)					
ONTARIO (suite)					
Reconstruire piste 10-28	-	1 740	93	1 647	-
Agrandissement du garage	-	738	36	702	-
SASKATCHEWAN					
Prince Albert - Construire aérogare	-	1 026	614	412	-
ALBERTA					
Fort McMurray - Agrandissement de l'aérogare	-	19 331	3 365	11 126	4 840
Poste de pompiers	-	1 292	295	997	-
Recouvrement piste 07-25	-	1 389	381	1 008	-
Recouvrement voie de circulation 'B' et 'C' et aire de trafic 1	-	260	92	168	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Kamloops - Remplacement de l'aérogare	-	6 623	2 023	4 600	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Frobisher Bay - Construction d'une aérogare et édifices connexes	-	6 035	600	3 200	2 235
Inuvik - Agrandissement de l'aérogare	-	8 940	600	5 000	3 340
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE					
ADMINISTRATION CENTRALE - OTTAWA					
Équipement de vérification intégré pour système de mesure de distance (BITE)	-	1 200	700	500	-
Analyseur de signal pour système d'atterrissage aux instruments	-	2 350	350	2 000	-
Émetteurs et récepteurs à très haute fréquence pour communication air-sol	-	9 415	3 500	2 330	3 585

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
		(en milliers de dollars)			
SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Remplacement du système d'atterrissage aux instruments de type à lampes	-	12 469	1 375	**5 262**	5 832
SERVICES DE RÉGLEMENTATION					
ADMINISTRATION CENTRALE - OTTAWA					
Achat d'avions de reconnaissance des glaces..	-	46 228	7 400	**20 605**	18 223
Achat de vingt Canadair CL 215 avions citernes	-	173 795	17 152	**46 820**	109 823
DIRECTION ET ADMINISTRATION					
QUÉBEC					
Construction d'un immeuble pour l'administration régionale		16 514	550	**10 000**	5 964

4. Subventions et contributions

Le tableau 36 présente un sommaire de toutes les subventions et contributions versées en vertu du Programme.

Tableau 36: Détails des subventions et des contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Subventions			
Association royale canadienne des aéroclubs	30	25	25
Contributions			
Contributions à l'exploitation de services aériens	35	481	358
Versements aux autres gouvernements ou aux organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports, de navigation aérienne et de voies aériennes ou des installations	584	234	1 642
Paiements à l'Institut européen de recherches spatiales pour l'exploitation et l'entretien du Bureau de coordination du programme Aérosat	-	6	-
Contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	16 397	16 220	14 595
Contributions à l'établissement ou à l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et d'installations connexes	30 962	23 685	7 884
Contributions à l'exploitation de l'aéroport de Toronto Island	-	1 309	332
Programme d'emplois d'été du gouvernement fédéral	-	117	-
Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	55	79	84
	48 033	42 131	24 895
	48 063	42 156	24 920

5. Recettes du Programme

Description des sources de recettes

Plus de 95 % des recettes du Programme proviennent de la taxe sur le transport aérien, des locations, des concessions et des frais exigés pour les services aéroportuaires (voir tableau 37, page 4-65).

Taxe sur le transport aérien: Cette taxe est payée par le voyageur au moment où il achète son billet et touche la plupart des lignes aériennes commerciales. Revenu Canada, Douanes et Accise, perçoit la taxe et transfère les fonds au Programme. Les services de la navigation aérienne reçoivent 14 % des recettes provenant de la taxe. Cela permet de récupérer une partie des coûts des services de la circulation aérienne en route pour les vols intérieurs. Quant au 86 % restants, ils sont répartis entre les aéroports individuels en fonction du nombre de passagers qui en décollent ou y atterrissent par rapport au nombre total de passagers au décollage et à l'atterrissage.

Locations et concessions: Ces recettes proviennent principalement de la location de locaux à l'intérieur des aérogares ou d'installations connexes comme les parcs de stationnement. Il existe deux principaux types d'accords de location: (1) l'entente comporte une taxe proportionnelle aux ventes dans l'espace loué (s'applique habituellement aux exploitants de services au détail tels location de voitures, restaurants, magasins et parcs de stationnement); (2) une taxe fixe par mètre carré d'espace occupé. La principale source de recettes est la location aux compagnies aériennes d'espace pour les bureaux et comptoirs de vente de billets.

Taxe d'atterrissage: La taxe d'atterrissage est fonction du poids de l'aéronef et varie selon l'origine du vol et le type d'aéroport et d'aéronef. La taxe la plus élevée s'applique aux avions à réaction effectuant des vols transatlantiques avec atterrissage dans l'un des aéroports du fonds renouvelable des aéroports autonomes. La moins élevée s'applique aux avions à turbopropulseur effectuant des vols intérieurs avec atterrissage dans un aéroport du Nord canadien.

Taxe générale d'aérogare: Cette taxe ne s'applique que dans les 23 aéroports autonomes et elle est levée lorsqu'un aéronef utilise une aérogare pour acheminer ses passagers. Elle est fonction du nombre de places dans l'aéronef. Le taux est plus élevé pour les vols internationaux que pour les vols intérieurs car il faut prévoir davantage d'espace pour divers services, comme le dédouanement.

Autres Recettes:

Autres taxes aéroportuaires établies à l'échelle nationale: Les autres taxes comprennent la taxe de concessions de carburant et la taxe pour les services de sécurité des passagers. La première, qui produit le plus de recettes dans cette catégorie, est établie à un taux fixe par litre de carburant et est payable par le concessionnaire exploitant le service.

Diverses sources - Activités aéroportuaires: Bon nombre d'autres taxes sont imposées pour les services aéroportuaires. Elles s'appliquent aussi bien à l'électricité et au chauffage utilisé par les locataires qu'aux passerelles d'embarquement et aux services d'enlèvement de la neige et des déchets.

Tableau 37: Sommaire des recettes prévues pour 1984-1985, des coûts recouvrés et des autres rentrées par source et activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985						
	Aéroports autonomes	Autres aéroports	Services de la navigation aérienne	Services de réglementation	Direction et administration	**Total**	Dépenses totales prévues 1983-1984
Recettes							
Taxe sur le transport aérien	153 740	26 178	30 266	-	-	**210 184**	206 983
Location et concessions	120 152	11 827	533	29	616	**133 157**	128 531
Taxe d'atterrissage	64 453	4 445	-	-	-	**68 898**	66 904
Taxe générale d'aérogare	43 102	-	-	-	-	**43 102**	38 423
Autres recettes	19 235	4 341	15 921	1 436	29	**40 962**	34 951
Total des recettes	400 682	46 791	46 720	1 465	645	**496 303**	475 792
Coûts recouvrés provenants des:							
Aéroports autonomes							
Frais de contrôle de la circulation aérienne	-	-	84 622	-	-	**84 622**	80 520
Frais de services de gestion	-	49 551	-		8 067	**57 618**	51 421
	-	49 551	84 622	-	8 067	**142 240**	131 941
Programme du transport maritime							
Hélicoptères de la Garde côtière et services de télécommunications	-	-	920	10 958	-	**11 878**	12 314
Programme des services environnementaux							
Services météorologiques	155	500	1 276			**1 931**	2 053
Total des recouvrements	155	50 051	86 818	10 958	8 067	**156 049**	146 308
Total des recettes et des recouvrements	400 837	96 842	133 538	12 423	8 712	**652 352**	622 100
Autres rentrées:							
Paiements versés par d'autres aéroports (Crédit 80)	121 732					**121 732**	27 204
	522 569	96 842	133 538	12 423	8 712	**774 084**	649 304

Diverses recettes - Autres activités: Les Services de la navigation aérienne perçoivent également des recettes sur les services de contrôle des vols internationaux qui empruntent les routes aériennes polaires et de l'Atlantique Nord et sur les installations de télécommunications de l'activité utilisées pour transmettre des messages non liés au contrôle de la circulation aérienne. Ces deux sources de recettes devraient rapporter environ 15,5 millions de dollars en 1984-1985. Les principales sources de recettes des "Services de réglementation" sont les frais tels que ceux exigés pour les licences des pilotes.

Hypothèses relatives aux prévisions de recettes pour 1984-1985

Les hausses attribuables à des changements au niveau de la circulation sont reliées aux prévisions du nombre de décollages et d'atterrissages (taxe d'atterrissage et taxe générale d'aérogare) et au nombre de passagers (taxe sur le transport aérien et taxe sur les concessions). Les hausses tarifaires prévues doivent être discutées avec le secteur de l'aviation. Les changements de niveau de prix se répercutent sur les recettes provenant de la taxe sur le transport aérien. Étant donné que la structure tarifaire est en partie liée à un pourcentage du prix du billet, la hausse des tarifs aériens moyens engendre une certaine augmentation des recettes. Cependant, les recettes provenant de la taxe sur le transport aérien n'augmentent pas proportionnellement à la hausse des tarifs aériens moyens car un bon nombre de tarifs sont soumis à des plafonds ou à des taxes maximales. C'est la même chose pour la taxe sur les concessions qui est fondée sur un pourcentage des ventes des concessionnaires.

Tableau 38: Recettes de 1984-1985 - Prévisions de l'augmentation du volume de trafic et des prix

Source des recettes		Augmentation du trafic	Augmentation des prix	
			Augmentation des tarifs	Augmentation du niveau des prix
Taxe sur le transport aérien		4,0%	-	1,0%
Taxes aéroportuaires établies à l'échelle nationale				
Taxe d'atterrissage	Intérieur	(0,9%)	5,0%	-
	International*	1,8%	10,0%	-
	Transocéanique	1,5%	-	-
Taxe générale d'aérogare	Intérieur	(0,9%)	5,0%	-
	Non-intérieur	1,7%	5,0%	-
Concessions		4,0%	-	5,0%

* Les taxes pour les vols internationaux sont exemptées du programme de restriction des prix.

Description des coûts recouvrés

Le Programme des transports aériens exige en outre des frais de certains usagers du gouvernement pour les services qui leur sont fournis. Ces frais constituent des coûts recouvrés. Une description des deux plus importants de ces frais est donnée ci-dessous.

Frais de contrôle de la circulation aérienne: L'activité "Services de la navigation aérienne" englobe tous les services de la circulation aérienne, dont une grande partie est liée aux services de contrôle dans la région immédiate des aéroports autonomes. Par conséquent, l'activité impute les frais de ces services au fonds renouvelable des aéroports autonomes. Les frais sont basés sur les coûts de l'exploitation des tours de contrôle de la circulation aérienne et des autres installations de navigation aérienne aux aéroports, ainsi que sur l'affectation d'une partie des coûts des installations se trouvant à l'extérieur des aéroports, comme les centres de contrôle régional, qui assurent des services de navigation essentiels aux aéronefs qui atterrissent ou décollent.

Frais de services de gestion: Les aéroports autonomes bénéficient en outre de services fonctionnels et de gestion. Les services fonctionnels comprennent les services de conseil en matière d'urgence et de sécurité, l'entretien et la construction des installations, le personnel, les finances, la planification et l'administration. Les frais exigés pour ces services équivalent à 30 % des coûts directs en personnel et des autres coûts d'exploitation des aéroports autonomes. On verse 86 % des recettes provenant de ces frais aux "autres aéroports". Le reste est versé à l'activité "Direction et administration."

B. Fonds renouvelable des aéroports autonomes

1. État financier récapitulatif par aéroport

Les aéroports autonomes sont exploités selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport et par catégorie d'aéroports (tableaux 39 à 41).

Tableau 39: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Budget des dépenses de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Perte)	
Aéroports internationaux				
Gander	3 156	14 383	(11 227)	5 893
Halifax	13 145	17 523	(4 378)	5 842
Mirabel	17 746	65 914	(48 168)	491
Lester B. Pearson (Toronto)	122 406	82 094	40 312	13 845
Winnipeg	19 184	22 522	(3 338)	2 422
Calgary	37 103	34 971	2 132	9 874
Edmonton	23 826	19 964	3 862	1 620
Vancouver	56 589	38 568	18 021	6 451
	293 155	295 939	(2 784)	46 438
Aéroports nationaux				
Charlottetown	2 587	4 340	(1 753)	11 580
Fredericton	2 648	4 184	(1 536)	1 392
Moncton	1 142	7 467	(6 325)	2 596
Saint John	2 831	4 802	(1 971)	6 009
St. John's	3 343	7 949	(4 606)	8 074
Sydney	2 718	4 239	(1 521)	2 184
Dorval	52 137	41 630	10 507	17 898
Québec	3 488	10 620	(7 132)	3 946
London	2 808	5 149	(2 341)	1 952
Ottawa	15 759	19 279	(3 520)	21 660
Windsor	2 735	4 277	(1 542)	4 246
Regina	3 466	9 279	(5 813)	22 031
Saskatoon	5 099	7 152	(2 053)	384
Thunder Bay	3 562	5 693	(2 131)	6 872
Victoria	3 359	6 480	(3 121)	5 662
	107 682	142 540	(34 858)	116 486
Total	400 837	438 479	(37 642)	162 924

Tableau 40: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Prévisions pour 1983-1984 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Perte)	
Aéroports internationaux				
Gander	3 004	11 403	(8 399)	1 410
Halifax	12 268	15 553	(3 285)	6 015
Mirabel	17 074	60 986	(43 912)	1 193
Lester B. Pearson (Toronto)	119 805	77 921	41 884	26 541
Winnipeg	18 105	20 689	(2 584)	2 613
Calgary	35 190	31 484	3 706	2 736
Edmonton	22 375	18 616	3 759	5 000
Vancouver	55 386	35 896	19 490	10 461
	283 207	272 548	10 659	55 969
Aéroports nationaux				
Charlottetown	2 445	2 999	(554)	8 149
Fredericton	2 500	3 725	(1 225)	1 189
Moncton	1 063	6 847	(5 784)	2 501
Saint John	2 664	4 356	(1 692)	2 655
St. John's	3 138	7 003	(3 865)	3 239
Sydney	2 562	3 714	(1 152)	2 325
Dorval	49 354	45 122	4 232	10 236
Québec	3 251	9 682	(6 421)	4 179
London	2 581	4 912	(2 331)	1 510
Ottawa	14 885	18 120	(3 235)	7 598
Windsor	2 649	4 057	(1 408)	2 226
Regina	3 251	6 133	(2 882)	16 587
Saskatoon	4 784	6 331	(1 547)	2 042
Thunder Bay	3 317	5 047	(1 730)	2 340
Victoria	3 139	5 604	(2 465)	1 255
	101 593	133 652	(32 059)	68 031
Total	384 800	406 200	(21 400)	124 000

Tableau 41: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Dépenses réelles de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (Perte)	
Aéroports internationaux				
Gander	2 286	10 182	(7 896)	3 292
Halifax	11 143	13 887	(2 744)	6 033
Mirabel	22 163	51 337	(29 174)	2 340
Lester B Pearson (Toronto)	114 821	71 031	43 790	16 716
Winnipeg	16 968	19 016	(2 048)	3 460
Calgary	37 259	29 590	7 669	2 390
Edmonton	19 071	17 496	1 575	8 576
Vancouver	56 383	33 237	23 146	3 011
	280 094	245 776	34 318	45 818
Aéroports nationaux				
Charlottetown	1 014	2 678	(1 664)	777
Fredericton	1 268	3 326	(2 058)	1 299
Moncton	1 474	6 113	(4 639)	824
Saint John	1 421	3 889	(2 468)	1 178
St. John's	3 433	6 253	(2 820)	2 269
Sydney	1 260	3 315	(2 055)	1 210
Dorval	46 155	39 408	6 747	4 540
Québec	4 241	8 437	(4 196)	2 361
London	1 666	4 478	(2 812)	441
Ottawa	14 269	16 518	(2 249)	5 420
Windsor	1 971	3 663	(1 692)	1 131
Regina	3 993	5 637	(1 644)	1 763
Saskatoon	4 155	5 819	(1 664)	573
Thunder Bay	2 674	4 633	(1 959)	441
Victoria	3 806	5 164	(1 358)	1 519
	92 800	119 331	(26 531)	25 746
Total	372 894	365 107	7 787	71 564

2. Utilisation projetées de l'autorisation

Le fonds renouvelable des aéroports autonomes est exploité en vertu des pouvoirs prévus à la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17):

	(en milliers de dollars)	
Autorisation		80 000
Sommes employées		
Solde en date du 1er avril 1984	63 747	
Total des prévisions (besoins de trésorerie nets)	16 253	
Moins: Solde en date du 31 mars 1985		80 000
Autorisation non utilisée en date du 31 mars 1985		Nil

C. Investissements en immobilisations

Le tableau 42 contient un sommaire des investissements en immobilisations du Programme en date du 31 mars 1982. (Les données définitives en date du 31 mars 1983 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du présent document.)

Tableau 42: Immobilisations du Programme des transports aériens en date du 31 mars 1982 (en milliers de dollars)

	Coût total	Amortissement	Valeur comptable nette
Terrains et améliorations	301 291	2 926	298 365
Immeubles	733 991	239 043	494 948
Installations et structures de soutien	894 795	396 643	498 152
Véhicules, meubles et équipement	154 291	70 419	83 872
Équipement de navigation et de télécommunications	87 314	24 290	63 024
Aéronefs	51 302	20 627	30 675
Autres immobilisations	126 819	57 897	68 922
	2 349 803	811 845	1 537 958

La plupart des investissements en installations et en structure de soutien visent des pistes, des voies de circulation et d'autres installations côté piste ainsi que des routes, des ponts, des voies de raccordement et des parcs de stationnement. Sont notamment compris les réseaux d'égouts, les systèmes électriques et les systèmes de chauffage et de climatisation. Les immobilisations comprennent aussi des coûts de développement (y compris les frais d'acquisition de terrains) aux fins d'agrandissement d'installations où les travaux n'ont pas encore commencé et divers autres éléments d'actif.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire et les taux annuels suivants:

Immeubles	2½ % à 5 %
Installations et matériel de soutien	3 % à 8 %
Véhicules, meubles et équipement	4 % à 20 %
Équipement de navigation et de télécommunications	5 % à 25 %
Aéronefs	8 % à 10 %

D. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses du Programme pour 1984-1985 comprend toutes les recettes ainsi que la plupart des dépenses dont il faut tenir compte une fois que le coût net de fonctionnement a été établi. Le tableau 43 présente une estimation du coût net de fonctionnement du Programme pour 1984-1985. Il comprend les rajustements suivants aux besoins nets de dépenses (tableau 1):

- l'élimination des dépenses en capital;
- l'ajout des services offerts gratuitement par Travaux publics, Approvisionnements et Services, le Conseil du Trésor et d'autres ministères.
- l'ajout des locaux fournis gratuitement par le Ministère

Tableau 43: Estimation du coût net de fonctionnement du Programme par activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

	1984-1985					1983-1984
	Dépenses de fonctionnement	Ajouter autres coûts	Coûts totaux	Soustraire recettes	**Coûts nets**	Coût net prévu
Aéroports et services au sol connexes						
Aéroports autonomes	375 898	-	375 898	400 837*	**(24 939)**	(36 500)
Autres aéroports	142 292*	-	142 292	96 842	**45 450**	33 730
	518 190	-	518 190	497 679	**20 511**	(2 770)
Services de navigation aérienne	345 566	-	345 566	133 538	**212 028**	198 417
Services de réglementation	108 499	-	108 499	12 423	**96 076**	82 901
Direction et administration	50 932	80 127	131 059	15 460	**115 599**	107 550
	1 023 187	80 127	1 103 314	659 100	**444 214**	386 098

* Incluent 121 732 000 $ relatif au crédit 80 (1983-1984 27 204 000 $)

Ce tableau ne fait aucune provision pour certains autres rajustements dont il faut tenir compte pour estimer le coût net de fonctionnement du Programme. Ces rajustements sont les suivants:

- une provision pour amortissement;
- le calcul de l'incidence de l'augmentation ou de la diminution des comptes débiteurs et des stocks; et
- les dépenses relatives aux produits à recevoir.

Dans l'ensemble, la provision pour amortissement du Programme pour 1984-1985 s'élèverait à 63 millions de dollars (58 millions de dollars de 1983-1984). Toutefois, les données ne sont pas suffisamment détaillées pour établir une ventilation par activité. Les renseignements concernant les stocks et les comptes débiteurs pour les aéroports autres que les aéroports autonomes ne sont pas disponibles.

Plan de dépenses du Programme des transports de surface

1984-1985

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 5-4
Extraits du Volume II des Comptes publics 5-6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1984-1985
   1. Points saillants 5-9
   2. Etat financier récapitulatif par activité 5-10
B. Récent rendement
   1. Points saillants 5-12
   2. Rétrospective du rendement financier de 1982-1983 5-13
C. Données de base
   1. Introduction 5-14
   2. Mandat statutaire 5-14
   3. Objectif du Programme 5-14
   4. Plan d'exécution du Programme 5-15
D. Perspective de planification
   1. Contexte 5-16
   2. Nouvelles initiatives 5-17
   3. Mise à jour des initiatives antérieures 5-18
   4. Efficacité du Programme 5-19

Section II
Analyse par activité

A. Direction et administration 5-24
B. Transports urbains 5-28
C. Sécurité routière et Réglementation automobile 5-31
D. Transport routier 5-37
E. Transport par eau 5-42
F. Transport ferroviaire des marchandises 5-49
G. Transport ferroviaire des voyageurs 5-56

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
   1. Dépenses par article
   2. Dépenses en personnel 5-62
   3. Dépenses en capital 5-65
   4. Subventions et contributions 5-66
B. Analyse des coûts 5-68
C. Budget des dépenses principal de 1982-1983: Comparaison avec le Plan financier original, par activité 5-69

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 1 199 596 000 $ pour exécuter le Programme des transports de surface au cours de l'exercice financier 1984-1985. Ce montant comprend 13 226 000 $ en dépenses non budgétaires consacrées à l'achat d'actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En vertu des autorisations statutaires existantes, le Ministère pourra dépenser un montant supplémentaire de 3 888 000 $, ce qui se traduira par des dépenses totales de 1 203 484 000 $ pour le Programme.

Besoins financiers par autorisation

	PRÉVISIONS		
	1984-85	1983-84	Change
	$	$	$
Budgétaire			
Crédit 85 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement ..	**27 386 000**	28 426 000	(1 040 000)
Crédit 90 - Transports de surface - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris: a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou approuvés avant le 1er septembre 1977, conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil, en vertu d'un programme d'aide aux transports urbains et conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer; b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux alinéas 20(1)a), b) et au paragraphe 20(6) de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, à l'égard des travaux de construction, de reconstruction et d'amélioration de croisements étagés si la Commission canadienne des transports en fait la recommandation le 1er septembre 1977 ou après cette date; et c) les paiements effectués à titre de supplément aux allocation de pension prévues par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1984, à $50 par mois au lieu de $20 comme le prévoit ladite loi ..... (Libellé tel qu'il paraissait précédemment dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	**310 877 000**	564 574 158	(253 697 158)
Crédit 95 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Ile-du-Prince-Edouard; traversiers entre Yarmouth (N.-E.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (Etats-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint John et terminus, et b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et de jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de traversiers et de terminus ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	**164 707 000**	158 864 000	5 843 000

	PRÉVISIONS		
	1984-85 $	1983-84 $	Change $
Budgétaire - (suite)			
Crédit 100 - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectaion de crédits ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	679 400 000	763 800 000	(84 400 000)
Crédit 105 - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	2 000 000	2 000 000	....
Crédit 110 - Paiements conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor, pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, en accord avec les objectifs du gouvernement du Canada et selon les principes de la Loi nationale sur les transports, et rembourser la Compagnie, à même les fonds du Programme, des frais de salaires et des coûts relatifs aux salaires qui sont subis par la Compagnie à la demande du Ministre pendant la période d'essai et d'évaluation ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	2 000 000	21 000 000	(19 000 000)
Statutaire - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montreal	2 390 000	2 200 000	190 000
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 498 000	1 404 000	94 000
	1 190 258 000	1 542 268 158	(352 010 158)
Non-budgétaire			
Crédit L115 - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil, relativement aux services de traversier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN lesquelles seront émises par le CN ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)	13 226 000	69 084 000	(55 858 000)
Total du Programme	1 203 484 000	1 611 352 158	(407 868 158)

Utilisation des crédits pour 1982-1983

	Budget des dépenses principal	Total des crédits	Utilisation Réelle
Budgétaire	$	$	$
Crédit 60 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement ..	22 424 000	24 102 774	**20 998 246**
Crédit 65 - Transports de surface - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris: a) les paiements destinés à couvir les engagements pris ou approuvés avant le 1er septembre 1977, conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil, en vertu d'un programme d'aide aux transports urbains et conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer; b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux alinéas 20(1)a), b) et au paragraphe 20(6) de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, à l'égard des travaux de construction, de reconstruction et d'amélioration de croisements étagés si la Commission canadienne des transports en fait la recommandation le 1er septembre 1977 ou après cette date; et c) les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1982, à $50 par mois au lieu de $20 comme le prévoit ladite loi ..... (Formulation telle qu'elle apparaissait précédemment dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	188 220 000	445 333 215	**440 980 284**
Crédit 70 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Ile-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (Etats Unis) et terminus, et b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et maritimes et de jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de traversiers et de terminus ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	152 872 000	152 872 000	**153 062 595***
Crédit 75 - Paiements à la Société des transports du Nord Limitée conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté relativement à des services de transport maritime à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Keewatin	400 000	1 125 000	**1 124 469**
Crédit 76 - Paiements à la Société des transports du Nord Limitée à l'égard de l'abolition des services à Great Bear Lake de 1979 à 1980	-	19 114	**19 114**

	Budget des dépenses principal	Total des crédits	Utilisation Réelle
	$	$	$
Budgétaire (suite)			
Crédit 80 - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire de voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi de d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service de transport ferroviaire de passagers, conformement au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	506 000 000	610 991 333	**603 936 170**
Crédit 85 - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	4 000 000	4 000 000	**1 023 678**
Crédit 90 - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Compagnie) conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor, pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, en accord avec les objectifs du gouvernement du Canada et selon les principes de la Loi nationale sur les transports, et rembourser la Compagnie, à même les fonds du programme, des frais de salaires et des coûts relatifs aux salaires qui sont subis par la Compagnie à la demande du Ministre pendant la période d'essai et d'évaluation ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	25 000 000	25 000 000	**20 759 325**
Statutaire - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montreal	2 045 000	1 935 164	**1 935 163**
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 239 000	1 370 300	**1 370 300**
	902 200 000	1 266 748 900	**1 245 209 344**
Non-budgétaire			
Crédit L95 - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil, relativement aux services de traversier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN lesquelles seront émises par le CN ..... (Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	38 400 000	47 368 000	**47 368 000**
Total du Programme	940 600 000	1 314 116 900	**1 292 577 344**

*La surutilisation du credit de l'année courante a résulté des comptes payables à la fin de l'exercice (C.P.F.E.).

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1984-1985

1. Points saillants

Le Programme des transports de surface a établi les objectifs suivants pour 1984-1985:

- Fournir de l'aide aux transports de surface pour répondre plus efficacement aux besoins des régions du Canada (voir la page 5-24).

- Réaliser certains éléments de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, qui a été élaborée par le gouvernement fédéral et dont le but est d'assurer dans l'Ouest canadien une capacité ferroviaire suffisante et un réseau de transport des grains plus rentable (voir pages 5-18 et 5-49).

- Améliorer les services et stabiliser les coûts du transport ferroviaire des voyageurs dans l'ensemble du Canada (voir pages 5-17 et 5-56).

- Contrôler la croissance des subventions relatives aux services de traversier et de cabotage, tout en maintenant des niveaux de service satisfaisants (voir page 5-42).

- Fournir une aide financière de 32 millions de dollars pour la Phase II des programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique (voir page 5-37).

- Poursuivre les efforts auprès des provinces et de l'industrie des transports routiers pour accroître l'uniformité des règlements régissant les transporteurs routiers dans l'ensemble du pays, et, s'il y a lieu, promouvoir la déréglementation sélective de l'industrie en question (voir page 5-37).

- Contribuer à une réduction du nombre des morts de la route dans le cadre d'un plan quinquennal visant à faire en sorte que le nombre total de morts sur les routes durant la période de 1984 à 1988 soit inférieur à celui de la période de 1979 à 1983 (voir pages 5-22 et 5-31).

- Contribuer à réduire la consommation de carburant à 8,6 l/100 km dans le cas du parc de voitures de tourisme de 1985 (voir pages 5-23 et 5-31).

- Fournir une aide financière de 54,3 millions de dollars pour l'exécution des projets de transport de surface en vertu du Programme des projets spéciaux de relance (voir page 5-17).

2. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Direction et administration	9 273	10 948	(1 675)	5-24
Transports urbains	16 690	67 107	(50 417)	5-28
Sécurité routière et Réglementation automobile	13 932	13 390	542	5-31
Transport routier	64 452	75 458	(11 006)	5-37
Transport par eau	198 267	188 627*	9 640	5-42
Transport ferroviaire du fret	194 326	417 023	(222 697)	5-49
Transport ferroviaire des voyageurs	693 318	614 931	78 387	5-56
	1 190 258	1 387 484	(197 226)	
Non budgétaire				
Transport par eau Investissement dans le CN	13 226	69 084	(55 858)	5-48
	1 203 484	1 456 568	(253 084)	
Années-personnes autorisées	301	306	(5)	

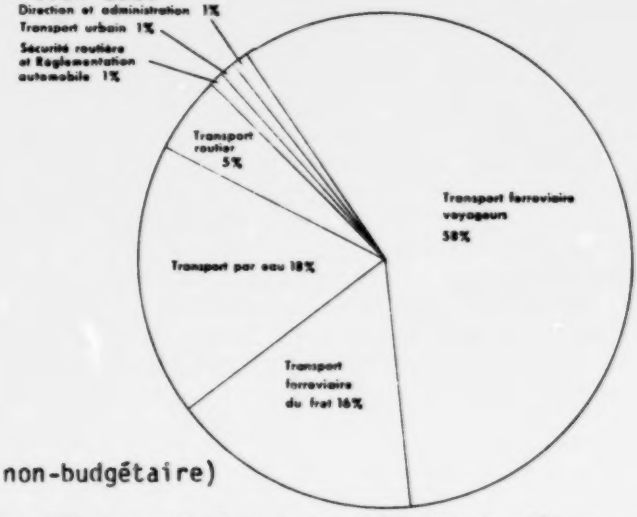
* Ce montant comprend 1,16 million de dollars pour la Société des Transports du Nord Limitée

Les dépenses estimatives de 1,203 milliard de dollars prévues pour 1984-1985 représentent une diminution nette de 253,1 millions de dollars, ou 17 %, par rapport aux prévisions de 1983-1984. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

	(en millions de dollars)
• Le transfert à la CCT de la responsabilité de faire des paiements aux chemins de fer pour les pertes subies à cause du transport des grains (Transport ferroviaire du fret)	(182,6)
• L'augmentation des paiements faits à VIA Rail Canada pour l'exploitation des services ferroviaires voyageurs (28,8 millions de dollars) ainsi que pour l'acquisition et la rénovation d'installations et de matériel (37,2 millions de dollars) (Transport ferroviaire des voyageurs)	66,0
• La diminution occasionnée par la fin du présent Programme d'aide aux transports urbains (Transports urbains)	(55,4)
• La diminution des fonds accordés pour l'achat d'actions du CN afin d'aider CN Marine à financer des acquisitions d'immobilisations (Transport par eau)	(55,8)
• La diminution des liquidités nécessaires à la construction routière (10,9 millions de dollars) et au Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (19 millions de dollars) (Transport routier et transport ferroviaire du fret)	(29,9)

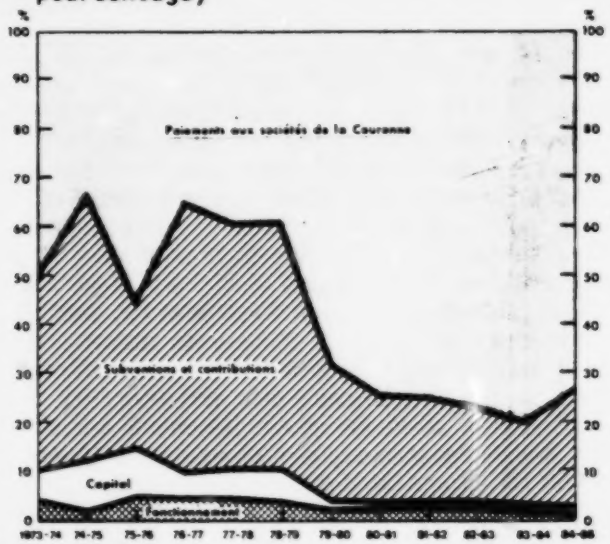
	(en millions de dollars)
• La réduction des paiements faits en vertu du programme de remise en état d'embranchements, d'ici à l'examen des priorités (Transport ferroviaire du fret	(21,8)
• L'augmentation résultant du début des subventions au titre de l'exécution du projet de trains de banlieue de Montréal (Transport ferroviaire des voyageurs)	12,0

Tableau 2: Dépenses brutes par activité (Répartition en pourcentage) 1984-1985



(y compris le non-budgétaire)

Tableau 3: Dépenses brutes par catégorie de dépenses (Répartition en pourcentage)



(sauf le non budgétaire)

B. Récent rendement

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme en 1983-1984 sont les suivants:

- L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, instaurée par le gouvernement, a été fortement appuyée par l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 5-18). Des dépenses totalisant 327 millions de dollars ont été faites au titre de programmes de transport régionaux visant à revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, à améliorer la distribution des pommes de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard, à acheter 1380 wagons-trémies supplémentaires, à poursuivre l'exécution du programme de remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies, à contribuer aux travaux de construction routière et à fournir de l'aide aux transports urbains.
- Des dépenses totalisant 129 millions de dollars ont été approuvées en vertu du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement, pour l'exécution des projets de transport de surface pendant la période de 1983-1984 à 1985-1986 (voir la page 5-17).
- La construction d'installations d'entretien par VIA à Montréal, Toronto, Halifax et Winnipeg à un coût total estimatif de 305 millions de dollars a été approuvée (voir page 5-17).
- Les paiements prévus à VIA Rail Canada pour l'exploitation de ses services sont de 110 millions de dollars moindres que ceux cités au Budget des dépenses principal par suite du programme des 6 et 5, d'une meilleure, gestion du matériel et d'une gestion financière améliorée (voir page 5-18).

Les points saillants du rendement du Programme en 1982-1983 sont les suivants:

- Les besoins financiers réels ont dépassé de 352 millions de dollars, soit de 37 %, ceux qui avaient été indiqués à l'origine dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, à cause surtout de l'augmentation de l'appui financier accordé au transport ferroviaire. Cette hausse a résulté de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest et de l'octroi à VIA Rail Canada Inc. de subventions d'exploitation supérieures à celles qui avaient été prévues à l'origine (voir pages 5-13, 5-18 et 5-19).
- Même si les subventions d'exploitation payées à VIA ont dépassé celles qui avaient été prévues dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, la rationalisation des services ferroviaires voyageurs en 1981 et 1982 a eu comme conséquence des paiements d'exploitation à VIA Rail Inc. inférieurs d'environ 41 millions de dollars à ceux qui auraient été requis dans le cas contraire. Cela a aidé le gouvernement à accroître son aide financière à VIA Rail Inc., à 130 millions de dollars en 1982-1983, et 160 millions de dollars en 1983-1984 (voir page 5-19).
- Les objectifs suivants relatifs à la sécurité routière et aux programmes touchant les véhicules automobiles ont été atteints en 1982-1983:

- Le nombre de morts sur les routes est tombé à 2,3 par 100 millions de kilomètres parcourus (voir page 5-22).
- La consommation de carburant des modèles 1983 vendus au Canada a été en moyenne de 8,3 L/100 km. L'objectif initial était de 9 L/100 km (voir page 5-23).

2. Rétrospective du rendement financier de 1982-1983

Tableau 4: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

	Réels 1982-1983	Budget des dépenses principal 1982-1983*	Différence
	$	$	$
Budgétaire			
Direction et administration	10 217	9 474	743
Transports urbains	53 916	54 705	(789)
Sécurité routière et Réglementation automobile	11 626	10 473	1 153
Transport routier	40 951	1 340	39 611
Transport par eau	184 216	188 047	(3 831)
Transport ferroviaire du fret	339 627	130 526	209 101
Transport ferroviaire des voyageurs	604 656	507 635	97 021
	1 245 209	902 200	343 009
Non budgétaire			
Transport par eau			
Investissements dans le CN	47 368	38 400	8 968
	1 292 577	940 600	351 977
Années-personnes	308	296	12

* Les montants du Budget des dépenses principal ont été remaniés pour qu'ils soient conformes à la ventilation par activité révisée adoptée pour 1984-1985. Pour plus de précisions, voir la Section III, page 5-69.

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal provient surtout des principaux postes suivants approuvés par le Budget des dépenses supplémentaire:

	(en millions de dollars)
• Les contributions versées aux chemins de fer au titre des pertes de recettes subies à cause du transport des grains (130,4 millions de dollars) et de l'achat de wagons-trémies pour ce genre de transport (81 millions de dollars) (Transport ferroviaire du fret)	211,4
• Une augmentation de 106 millions des paiements d'exploitation et d'aide à la main-d'oeuvre faits à VIA Rail Canada, moins une diminution de 8 millions de dollars des versements au titre du capital (Transport ferroviaire des voyageurs)	98,0
• Le début de la Phase II des programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique (26,2 millions de dollars), et le transfert des programmes de subventions routières, qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion économique régionale (13,1 millions de dollars) (Transport routier)	39,3

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des transports de surface permet au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités en matière de transports urbains et de transport routier, par eau et ferroviaire (voyageurs et marchandises), ainsi que de sécurité routière et de réglementation automobile. Etant donné l'influence omniprésente des transports sur l'économie, il y a de nombreux échanges avec les gouvernements provinciaux et d'autres ministères fédéraux tels que ceux de l'Energie, des Mines et des Ressources, de l'Environnement et des Travaux publics qui ont des responsabilités particulières dans le domaine des transports. Les sociétés de la Couronne (le CN, VIA et CN Marine) jouent un rôle primordial en assurant des services de transport de surface. Par ailleurs, la Commission canadienne des transports assure la réglementation économique et technique de ces services, laquelle peut influer sensiblement sur les activités et le financement du Programme.

Ce dernier n'a des responsabilités de réglementation que dans les domaines de la sécurité des véhicules automobiles et des pneus de véhicule automobile, des émissions de gaz et de vapeurs, ainsi que de la consommation de carburant. Son unique établissement est le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville, (Québec). L'Administration canadienne des transports de surface a une responsabilité mineure en matière d'immobilisations, car elle possède quatre gares maritimes (pour traversiers) et quatre navires. Plutôt que d'exploiter directement des installations et d'assurer directement les services, elle passe des marchés pour certains services de transport (par exemple, le transport ferroviaire des voyageurs, les services de traversier et de cabotage) et verse des contributions importantes pour le transport ferroviaire des grains, l'amélioration des réseaux routiers et l'accroissement de la sécurité aux croisements de chemin de fer.

2. Mandat statutaire

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports de surface sont la Loi nationale sur les transports (Parties III et IV), la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, la Loi sur le transport par véhicule à moteur, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles et la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre conformément aux articles 31 et 32 des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Ile-du-Prince-Edouard dans la Confédération.

3. Objectif du Programme

Le Programme des transports de surface vise au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transports de surface, sûr et efficace,

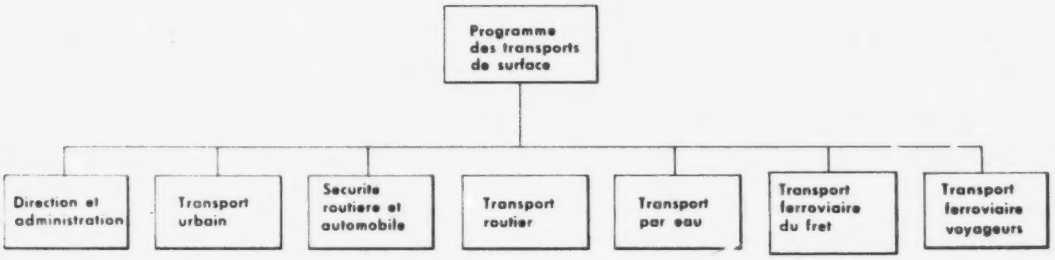
qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral, et à l'exploitation de certains éléments.

En outre, le Programme a des sous-objectifs visant à assurer la sécurité, l'efficacité, l'équité et l'accessibilité de ce réseau, et à appuyer les objectifs socio-économiques du gouvernement.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La structure des activités est en train d'être modifiée et la nouvelle structure entrera en vigueur le 1er avril 1984. Deux nouvelles activités, la Sécurité routière et la Réglementation automobile, ainsi que le Transport ferroviaire des voyageurs, ont été créées avec une partie des anciennes activités suivantes: Transport routier et Transport ferroviaire. Le reste de l'activité Transport ferroviaire a été combiné avec l'ancienne activité Transport des grains pour créer une nouvelle activité appelée Transport ferroviaire du fret (tableau 5). La nouvelle structure sert à présenter le plan financier pour 1984-1985 ainsi que les prévisions financières pour 1983-1984, et à faire rapport sur le rendement financier réel de 1982-1983. Il s'ensuit que le plan financier de 1982-1983, présenté initialement dans le Budget des dépenses principal de cette année-là, a été remanié en fonction de la nouvelle structure des activités. (Le tableau 54, à la page 5-69, fournit une comparaison entre le plan financier remanié et le plan dont les montants ont été ventilés initialement dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, par activité.)

Tableau 5: Structure des activités



Organisation: Chaque activité est régie par un seul directeur général. Chaque directeur général relève de l'administrateur des Transports de surface et ce dernier relève du sous-ministre des Transports.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Le Programme des transports de surface a pris une envergure considérable au cours de la dernière décennie, parce qu'il fallait réagir à des problèmes déterminés posés par les modes de transport et les régions. La croissance des dépenses est principalement attribuable au programme de transport ferroviaire des voyageurs (à la suite du transfert de la gestion des subventions relatives à ce mode de transport de la Commission canadienne des transports à Transports Canada), à l'accroissement du coût des services de traversier dans l'est du Canada, et à l'aide accordée pour le transport des grains et la construction de routes.

Le Programme a connu une autre croissance temporaire en 1982-1983 et 1983-1984, à cause d'arrangements transitoires relatifs à l'instauration de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest. Ces arrangements transitoires consistaient en des paiements provisoires faits au CN et au CP pour les pertes que leur avait occasionnées le transport des grains. Depuis l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Commission canadienne des transports assume la responsabilité de ces paiements.

Les décisions prises par le gouvernement fédéral en matière de politique des transports influent directement sur le niveau des ressources utilisées par le Programme des transports de surface. Par ailleurs, les décisions relatives au mode et au niveau de financement influent directement sur les niveaux de services offerts et sur la possibilité pour le Programme de réaliser ses autres objectifs dans le domaine des transports.

La faible croissance réelle du produit national brut et du revenu personnel a ralenti l'accroissement du volume de trafic de tous les modes de transport. Les progrès techniques et autres augmentations de la productivité ne suffisent pas à contrebalancer vraiment les augmentations importantes des coûts de fonctionnement.

Le public exerce des pressions grandissantes en ce qui touche les questions de sécurité. Les provinces, l'industrie, les associations de sécurité routière et les groupements de protection des consommateurs espèrent fortement que le gouvernement fédéral sera le catalyseur indispensable qui prendra et coordonnera les initiatives nationales en matière de sécurité. Depuis quelques années, on met en outre l'accent sur l'économie de l'énergie.

2. Nouvelles initiatives

Programme des projets spéciaux de relance: Dans le cadre de ce programme que le gouvernement fédéral a annoncé dans son budget du 19 avril 1983, un financement de 129 millions de dollars a été approuvé au titre des dépenses du Programme des transports de surface, à compter de 1983-1984. Sur ce total, le gouvernement prévoit dépenser environ 54 millions de dollars en 1984-1985. Les principales dépenses du Programme ont trait à la construction de routes et de croisements étagés, ainsi qu'à l'amélioration de gares de VIA Rail Canada.

Tableau 6: Dépenses relatives aux projets spéciaux de relance, par activité (en milliers de dollars)

	1983-1984	1984-1985	Années subséquentes	Totaux
	$	$	$	$
Transports urbains	7 650	11 250	2 350	21 250
Transports routier	19 448	29 932	27 920	77 300
Transport ferroviaire du fret	483	-	-	483
Transport ferroviaire des voyageurs	8 400	13 100	8 400	29 900
	35 981	54 282	38 670	128 933

VIA Rail Canada: Cette compagnie prend actuellement des initiatives importantes visant à moderniser les services et à accroître la rentabilité. C'est ainsi que l'autorisation a été reçue de fournir à VIA les fonds nécessaires pour la construction d'une nouvelle installation d'entretien à Toronto, au coût estimatif total de 98,7 millions de dollars. En outre, l'autorisation préliminaire a été reçue de financer la mise en place d'une installation semblable à Montréal, au coût estimatif total de 146,9 millions de dollars, ainsi que d'une installation du même genre à Halifax (32,6 millions de dollars) et Winnipeg (27,5 millions de dollars). L'installation de Montréal et celle de Toronto sont nécessaires en partie pour répondre aux besoins d'entretien spéciaux du nouveau matériel LRC acheté par VIA. Par ailleurs, d'importantes améliorations sont actuellement apportées à l'infrastructure, et continueront de l'être en 1984. VIA modifie également la gestion et la prestation des services offerts à bord de ses trains, pour rendre ces derniers plus efficaces et rentables d'un océan à l'autre. Il faut ajouter qu'un prototype de matériel roulant destiné à être mis en service sur des parcours régionaux, interurbains à faible circulation, et relativement longs, est actuellement mis au point. Par suite de ces initiatives, VIA devrait être en mesure de réduire sensiblement ses coûts de fonctionnement.

3. Mise à jour des initiatives antérieures

Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest: Après avoir regroupé ses décisions en vue de l'instauration d'une politique complète visant à résoudre les problèmes posés par le transport ferroviaire dans l'Ouest, le gouvernement les a présentées au Parlement sous le titre de Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et celui-ci les a adoptées. Cette loi prévoit:

- l'indemnisation des compagnies de chemin de fer au titre des frais légitimes que leur occasionne le transport des grains;
- un système de partage des frais de chemin de fer supplémentaires entre les expéditeurs de grains et le gouvernement, sous réserve d'une limite (appelée "filet de sécurité") selon laquelle le tarif de transport ferroviaire des grains ne peut pas dépasser un certain pourcentage du prix de vente de ces derniers;
- l'établissement d'un Office de transport du grain et d'un Comité supérieur du transport du grain pour promouvoir l'accroissement de l'efficacité du réseau, élaborer des garanties de rendement et assurer la répartition des wagons;
- l'instauration d'un rôle spécial pour la CCT en ce qui a trait à la détermination des frais occasionnés aux compagnies de chemin de fer par le transport des grains, à l'exécution des versements faits à ces dernières par l'État, à la désignation des embranchements tributaires du transport des grains et à la surveillance des investissements de ces compagnies, en particulier dans le cas d'embranchements des Prairies;
- certaines autres attributions au ministre des Transports ayant trait à la détermination du bien-fondé des investissements des compagnies de chemin de fer, à l'imposition de retenues des versements lorsque ces derniers sont insuffisants, ainsi qu'à l'acquisition et au contrôle des wagons à grain de ces compagnies.

La Loi prévoit également qu'au cours de l'exercice financier 1984-1985, un comité de trois à cinq membres ayant les pouvoirs que détient un commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes élaborera des recommandations sur le mode de versement le plus susceptible de favoriser le développement du transport des grains et de l'agriculture au Canada. Le rapport de ce comité sera déposé devant le Parlement par le ministre des Transports, qui, pendant la campagne agricole de 1985-1986, devra également effectuer un examen avec le concours de tous les intervenants, qui portera sur plusieurs questions importantes énumérées dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. D'autres modifications législatives pourraient résulter de cet examen de 1985-1986.

Outre les mesures prévues par la Loi, l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest a autorisé la poursuite des deux programmes portant respectivement sur l'acquisition de wagons-trémies et la remise en état d'embranchements. En 1983-1984, le gouvernement fédéral a décidé d'acquérir 3840 wagons-trémies pendant la période de 1983-1984 à 1985-1986, au coût estimatif de 287 millions de dollars. De plus, il a approuvé une dépense supplémentaire de 372 millions, ce qui a porté à 1,072 milliard la limite de financement du programme de remise en état d'embranchements.

Transport ferroviaire des voyageurs: Les réductions de services de VIA effectuées en novembre 1981 et en septembre 1982 ont influé sur le rendement pendant l'exercice financier 1982-1983. On estime que si ces réductions n'avaient pas été effectuées, les subventions nécessaires auraient dépassé de 41,2 millions de dollars les subventions réellement versées. Les investissements de VIA, financés en partie par les économies réalisées, ont entraîné surtout la rénovation de son parc de wagons actuel, l'achat de dix rames LRC supplémentaires et l'amélioration de l'infrastructure. Les contributions annuelles du gouvernement à ces investissements sont passées de l'assiette de 1982-1982, soit 89 millions, de dollars à un total prévu de 197,9 millions de dollars en 1984-1985. En outre, des économies importantes ont été faites en 1983-1984 par suite du programme des 6 et 5 %, d'une meilleure gestion du matériel, d'un nouveau système de gestion financière et de l'instauration d'un système complet d'information de gestion.

Transport par eau: La renégociation de l'accord tripartite que le gouvernement a conclu avec CN Marine et le CN s'est terminée vers la fin de l'exercice financier 1983-1984. Elle a permis de clarifier les rôles et les attributions, et d'améliorer les systèmes de gestion. En outre, une gestion complète de CN Marine a débuté.

Transport dans les provinces de l'Atlantique: Le gouvernement fédéral continue d'évaluer certains programmes routiers et ferroviaires dans les provinces de l'Atlantique. Il n'a fait aucune recommandation quant au suivi nécessaire.

4. Efficacité du Programme

Généralités: Le gouvernement fédéral poursuit ses objectifs déclarés dans le domaine des transports de surface, surtout grâce aux dépenses prévues par le Programme. Sa tâche se complique du fait que les transports de surface comprennent trois modes de transport très différents (ferroviaire, traversier et routier) et que sa compétence varie d'un mode à un autre. Alors que les chemins de fer et les services de traversier interprovinciaux relèvent presque entièrement de sa compétence, le transport routier relève principalement de celle des gouvernements provinciaux.

À cause de ce partage de compétences et de plusieurs objectifs non mesurables, il n'existe encore aucun indicateur complet de la mesure dans laquelle le Programme permet de mettre en place un réseau national de transports de surface sûr et efficace. Il y a toutefois des moyens déterminés de mesurer la rentabilité et la sécurité des principales

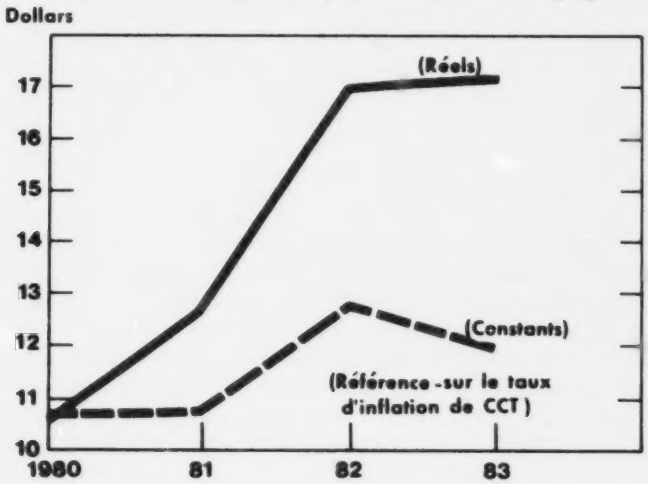
activités du Programme, et on peut s'en servir avantageusement pour évaluer l'efficacité globale de ce dernier. Les tableaux 7 à 11 présentent les résultats obtenus, accompagnés de brefs commentaires et de renvois à de plus amples explications dans la section II intitulée "Analyse par activité".

Le Programme des transports de surface atteint les objectifs déclarés, en collaboration étroite avec divers autres organismes fédéraux, des sociétés de la Couronne, d'autres paliers de gouvernement et avec l'industrie. Par conséquent, toute variation des résultats obtenus en matière de réalisation de ces objectifs ne peut être attribuée uniquement au rendement du Programme.

Efficacité: Deux indicateurs importants de l'évolution du Programme vers une plus grande efficacité sont le niveau des subventions versées pour les services ferroviaires voyageurs et les services de traversier.

Programme des services ferroviaires voyageurs: L'un des critères permettant d'en mesurer l'efficacité est le niveau moyen de la subvention fédérale par kilomètre-voyageur payant. Il faut toutefois tenir compte du fait que les services ferroviaires voyageurs comprennent divers genres de services, à partir des services interurbains relativement rentables jusqu'à ceux qui donnent accès à des régions éloignées. Ces derniers sont très peu rentables mais sont offerts pour répondre aux besoins de transport fondamentaux des régions desservies. La subvention par kilomètre-voyageur payant (exprimée en dollars constants) a diminué en 1983 par suite des modifications que VIA a apportées aux services et des améliorations que VIA a réalisées en matière de gestion de ses ressources.

Tableau 7: Subvention moyenne par kilomètre-voyageur payant*

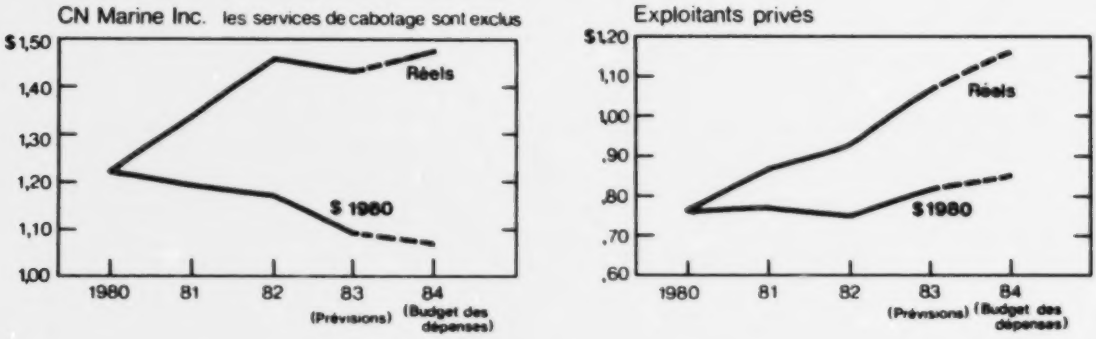


* L'expression "kilomètre-voyageur payant" signifie "le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un kilomètre".

Subventions aux services de traversier: Le tableau 8 indique la tendance constatée pour ce qui est de la subvention moyenne versée à tous les services de traversier auxquels contribue le Programme des transports de surface. Encore une fois, il faut tenir compte de la nécessité d'améliorer l'accès aux localités éloignées et de promouvoir le développement économique. La page 5-42 contient des précisions supplémentaires.

Le gouvernement fédéral remplit ses engagements constitutionnels à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve par l'entremise de CN Marine. Cette dernière exploite également, au nom du gouvernement fédéral, deux services permettant aux usagers de traverser la baie de Fundy. Des facteurs comme l'étendue des activités, le genre de navires nécessaire, les conditions d'exploitation et le niveau de service exigé par le gouvernement n'incitent pas à comparer les frais engagés avec ceux d'autres exploitants.

Tableau 8: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert

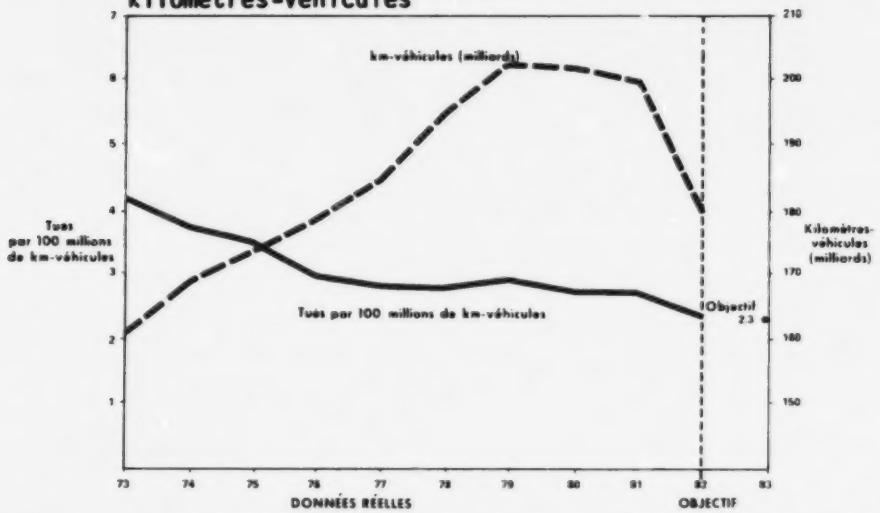


Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Sécurité: Les principaux champs d'activité du Programme sont la sécurité des véhicules automobiles et la sécurité aux croisements de chemin de fer.

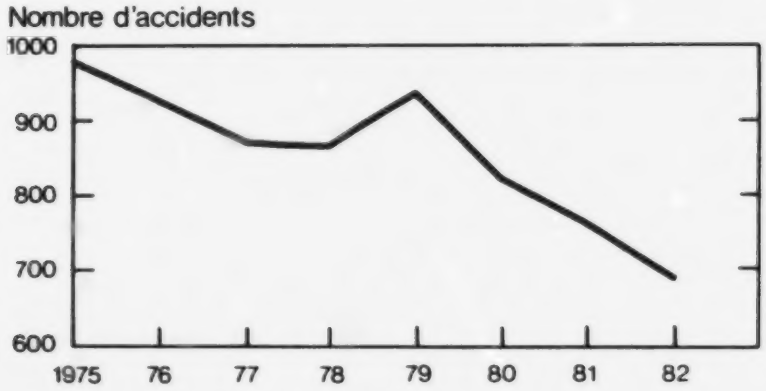
Sécurité des véhicules automobiles: Les responsables du Programme, de concert avec les gouvernements provinciaux et l'industrie automobile, participent à l'exécution de programmes complémentaires visant à réduire le taux de mortalité routière. Le tableau 9 résume les résultats obtenus et les objectifs visés, et on trouvera des précisions supplémentaires à la page 5-33. Les réductions importantes du nombre de morts sur les routes en 1982 ont probablement été influencées par les conditions économiques et par les efforts de sécurité du gouvernement fédéral et des provinces.

Tableau 9: Nombre annuel de personnes tuées par 100 millions de kilomètres-véhicules



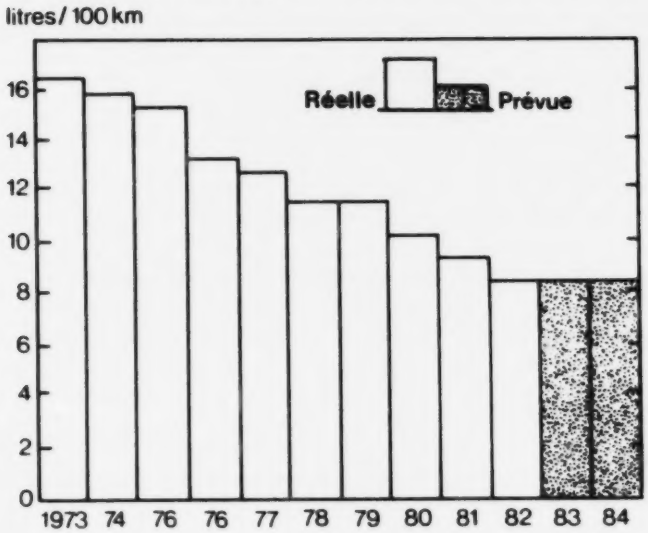
Croisements de chemin de fer: Le Programme contribue à réduire le nombre d'accidents aux croisements de chemin de fer en fournissant une aide financière pour la construction de croisements étagés. On trouvera des précisions à la page 5-28.

Tableau 10: Accidents aux croisements de chemin de fer au Canada, de 1975 à 1982



Consommation de carburant: Le Programme contribue à réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles en établissant des normes facultatives d'économie de carburant pour les voitures neuves vendues au Canada et en surveillant attentivement la mesure dans laquelle elles sont respectées, ainsi qu'en assurant, avec l'industrie automobile et les provinces, la R et D relative à l'économie de l'énergie et touchant les routes et les véhicules automobiles. Le rendement récent et les objectifs à atteindre figurent dans le tableau 11, et ils sont indiqués plus en détail à la page 5-35.

Tableau 11: Consommation moyenne de carburant pour les nouveaux véhicules vendus, en litres aux 100 kilomètres



Émissions des véhicules: Le programme du gouvernement fédéral visant à établir des normes régissant les émissions des véhicules automobiles et à les faire respecter continue à réduire les niveaux d'émissions moyens du parc automobile au fur et à mesure que des véhicules neufs remplacent les vieux. On estime que les niveaux d'émissions ont baissé dans l'ensemble de 25 à 30 % depuis 1973. D'autres renseignements figurent à la page 5-35.

Section II
Analyse par activité

A. Direction et administration

Objectifs

Fournir au Programme une direction opportune et efficace, une analyse de politique, ainsi que des services financiers et administratifs.

Un but connexe et précis consiste à déterminer des méthodes pour améliorer la planification des transports intermodaux et intergouvernementaux de façon à répondre plus efficacement aux besoins des régions du Canada.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses du Programme, et 11 % de celui des années-personnes. Plus de 74 % des dépenses prévues à son égard consistent en contributions et paiements statutaires.

Tableau 12: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	459	6	1 801	8	(1 342)	(2)
Politique et analyse	720	9	638	9	82	-
Planification, finances et administration*	8 094	20	8 509	20	(415)	-
Totaux	9 273	35	10 948	37	(1 675)	(2)

* Comprend des contributions totalisant 6 890 000 $ pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et le pont Victoria (prévisions de 1983-1984: 7 250 000 $).

Rendement financier de 1982-1983: Il n'y a eu aucune différence importante entre le rendement financier prévu et le rendement financier réel de 1982-1983, sauf pour ce qui est de ressources supplémentaires pour des études et des annonces relatives à la question du tarif du Nid-de-Corbeau.

Tableau 13: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réels 1982-1983		Budget des dépenses 1982-1983		Différences	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	1 303	9	450	6	853	3
Politique et analyse	520	8	633	9	(113)	(1)
Planification, finances et administration*	8 394	22	8 391	20	3	2
	10 217	39	9 474	35	743	4

* Comprend des contributions totalisant 7,1 millions pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et le pont Victoria (dans le Budget des dépenses principal: 7,3 millions)

Description

Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint: Il gère et contrôle les activités et les ressources du Programme, et conseille le Ministre et le sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Politique et analyse: Les fonctions consistent à examiner, à analyser et à proposer des politiques du gouvernement et du Ministère qui influent sur le Programme.

Planification, finances et administration: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution du Programme; d'administrer l'utilisation et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement; d'appliquer les accords de contribution conclus entre le gouvernement fédéral et le CN relativement aux pensions supplémentaires pour les employés de Terre-Neuve, à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et au pont Victoria.

Données sur le rendement et justification des ressources

Planification, finances et administration: Les ressources nécessaires pour l'exécution des trois accords de contribution conclus par le gouvernement fédéral et le CN, et pour l'usage et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement, totalisent 7 128 000 $ ou 88 % des ressources disponibles.

Pensions supplémentaires - Employés de Terre-Neuve: La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et de navigation de Terre-Neuve, ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de cette province, ont été confiées à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés ont été assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, auquel le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de Terre-Neuve au titre des services antérieurs à la Confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada visent la période de services des employés après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement fédéral supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1984-1985 sont estimés à environ 1,7 million de dollars. Après 1983, tant le nombre des pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmenteront d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents au régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et elle visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. À partir d'août 1929, elle n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimum. Afin d'améliorer la situation financière du CN et de réduire le besoin manifeste d'une refonte de capital, le Cabinet a approuvé en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le gouvernement fédéral.

Ce déficit est estimé à 2,8 millions de dollars pour 1984-1985.

Pont Victoria: Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages, et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le tableau 14 indique les montants estimatifs des frais d'entretien et des recettes non réalisées.

Tableau 14: Paiements au CN pour l'entretien du pont Victoria et en compensation des recettes non réalisées (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévus 1983-1984		Réels 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Recettes non réalisées	664	28	664	30	664	34
Frais d'entretien	1 726	72	1 536	70	1 271	66
	2 390	100	2 200	100	1 935	100

Voitures ferroviaires du gouvernement: En 1959, le ministre des Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au gouverneur général, au premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, et aussi, conformément à l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. On met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartient au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée à VIA Rail Canada Inc. et mise à la disposition du premier ministre et des membres du cabinet. Ce service est doté de quatre années-personnes (stewards).

Tableau 15: État récapitulatif des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévu 1983-1984		Réel 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Frais de personnel	121	51	114	51	121	61
Frais d'entretien	117	49	111	49	77	39
	238	100	225	100	198	100

B. Transports urbains

Objectifs

Accroître l'efficacité des transports urbains; améliorer les normes de qualité de l'environnement urbain et rendre plus efficace l'utilisation des terrains; économiser l'énergie, et augmenter la sécurité aux croisements de chemin de fer.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 1 % du total des années-personnes. Quelque 98 % des fonds réservés à cette activité sont des contributions.

Tableau 16: Dépenses pour l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements pour:						
L'aide aux transports urbains	-	-	55 400	-	(55 400)	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	16 410	-	11 250	-	5 160	-
Politique et administration	280	2	457	6	(177)	(4)
	16 690	2	67 107	6	(50 417)	(4)

Rendement financier de 1982-1983: Il n'y a eu aucune différence importante entre les besoins financiers réels et prévus. Il y a eu une légère différence par rapport au Budget des dépenses principal parce que l'exécution d'un projet, qui relevait de la Loi sur le déplacement des lignes et aux croisements de chemin de fer, a été assujettie plutôt au Programme d'aide aux transports urbains.

Tableau 17: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements pour:						
L'aide aux transports urbains	52 600	-	52 700	-	(100)	-
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés	1 027	-	1 554	-	(527)	-
Politique et administration	289	6	451	6	(162)	-
	53 916	6	54 705	6	(789)	-

Description

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Ils constituent par conséquent une activité qui englobe l'appui financier que le gouvernement fédéral prévoit fournir en 1984-1985 pour des travaux assujettis à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer ainsi qu'au Programme d'aide aux transports urbains (PATU), programme d'une durée de six ans. Le présent PATU se terminera le 31 mars 1984. Le PATU a mis 230 millions de dollars à la disposition des provinces pour l'exécution de divers projets relatifs aux transports urbains. Les fonds ont été alloués aux provinces à raison de 10 $ par personne (d'après le recensement de 1976).

Données sur le rendement et justification des ressources

Programme d'aide aux transports urbains: En vertu du programme qui doit expirer le 31 mars 1984, quelque 200 projets, au 1 septembre 1983, avaient reçu l'approbation définitive. Les contributions accordées par le gouvernement fédéral pour en financer l'exécution totaliseront 226,2 millions de dollars.

Tableau 18: Ventilation des projets du Programme d'aide aux transports urbains

Genre de projet	Nombre	Contributions du PATU (en millions de dollars)
Transports urbains	73	24,6
Trains de banlieue	1	28,0
Métros de surface	1	3,7
Études de déplacement de lignes de chemin de fer	7	0,4
Déplacement de lignes de chemin de fer	1	3,0
Construction de croisements étagés	117	166,5
	200	226,2

Les projets relatifs aux transports urbains ont été des achats d'autobus, l'amélioration d'installations d'entretien, la mise en place d'abribus et de systèmes de radiocommunications pour les services de transport en commun existants, ainsi que le rachat d'entreprises privées de façon à constituer un réseau de transport public, et même l'établissement d'un service de transport en commun complet (étude du transport en commun, achat d'autobus, construction d'une installation plus solide, installation d'abribus et de panneaux de signalisation, implantation d'une gare routière et d'un système de radiocommunications). Des véhicules spécialement adaptés aux handicapés ont été achetés, des voies piétonnes ont été construites et des études de la circulation ou des transports ont été effectuées. L'exécution d'un grand projet de remise en état des installations des services ferroviaires de banlieue de Montréal a exigé le versement d'une contribution de 30 millions de dollars en vertu du PATU.

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés: Le tableau 19 donne des précisions sur le financement par genre de projets. L'Opération Garautrain fut un programme d'information visant à avertir les conducteurs des dangers qu'ils courent aux croisements de chemin de fer.

Tableau 19: Répartition des paiements pour déplacement de lignes de chemin de fer et de la construction de croisements étagés (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévue 1983-1984	Réelle 1982-1983
Programme des projets spéciaux de relance	**11 250**	7 650	-
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	**5 160**	1 200	-
Autres travaux de déplacement de lignes de chemin de fer et de construction de croisements étagés	-	2 325	952
Opération Garautrain	-	75	75
	16 410	11 250	1 027

Le Programme des projets spéciaux de relance comprend neuf projets de construction de croisements étagés en Ontario et au Nouveau-Brunswick. La contribution du gouvernement fédéral s'élève à 21,25 millions de dollars. Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 23,75 millions de dollars au titre du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, dont 3 millions de dollars ont été versés en vertu du Programme d'aide aux transports urbains (PATU).

Les travaux de construction de croisements étagés, ils permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. En 1974, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 1074 et il y a eu 114 morts, alors qu'en 1982, il y a eu 697 accidents qui ont provoqué la mort de 76 personnes. Pendant la même période, le nombre des blessés est tombé de 664 à 357. Nous prévoyons que l'année civile 1983 donnera lieu à d'autres diminutions dans toutes les catégories, même si l'immatriculation des véhicules automobiles a augmenté de 25 % depuis 1975. La diminution des taux de mortalité routière aux passages à niveau n'est pas uniquement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étagés, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

C. Sécurité routière et Réglementation automobile

Objectifs

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, en augmentant la sécurité de ces derniers; à améliorer la santé des gens en réduisant les émanations de gaz et de vapeurs des nouveaux véhicules automobiles; à économiser l'énergie en réduisant la consommation de carburant moyenne de ces derniers.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- Contribuer à diminuer le nombre de morts sur les routes pendant la période de 1984 à 1988, par rapport à celui de la période de 1979 à 1983, en améliorant les normes de sécurité des véhicules automobiles et des dispositifs de retenue d'enfant, en augmentant le nombre des renseignements sur la sécurité fournis au public, et en exécutant avec les gouvernements provinciaux des programmes visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies.

- S'assurer que les nouveaux véhicules permettront d'atteindre l'objectif de consommation de carburant de 1985, soit 8,6 L/100 km, et informer le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves vendues au Canada.

- Faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles ne dépassent pas les niveaux prescrits en matière d'émissions d'hydrocarbures (2,0 g/mi), d'oxyde de carbone (25,0 g/mi) et d'oxydes d'azote (3,1 g/mi).

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses relatives au Programme en 1984-1985, et 46 % du total des années-personnes.

Tableau 20: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile	13 932	138	13 390	139	542	(1)

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients qui relèvent d'autres gouvernements ou appartiennent au secteur privé, ainsi que de l'aliénation de biens d'équipement tels que les véhicules, une fois les essais terminés. Estimées à 0,3 million de dollar en 1984-1985, elles sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour l'activité.

Rendement financier de 1982-1983: Les besoins financiers réels de 1982-1983 ont dépassé de 11 % ceux qui avaient été prévus à l'origine. Il a fallu y répondre pour maintenir des niveaux de services minimums dans le domaine de la vérification de la conformité aux normes et celui des enquêtes sur les défauts de véhicules automobiles, en particulier dans le cas du Centre d'essais pour véhicules automobiles et des équipes d'enquête sur des accidents. Les ressources financières et les années-personnes supplémentaires ont été réaffectées à partir d'autres champs d'activité du Programme ainsi que d'un programme spécial d'emplois d'été pour étudiants créé par le gouvernement fédéral.

Tableau 21: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité routière et Réglementation automobile	11 626	145	10 473	131	1 153	14

Description

Même si les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de construire et d'exploiter les réseaux routiers, il appartient au gouvernement fédéral d'élaborer, d'instaurer et de surveiller les politiques et les programmes portant respectivement sur:

- les recherches en matière de sécurité routière et de normes de sécurité relatives aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces;
- la consommation de carburant;
- les émissions des véhicules.

Ces fonctions sont remplies par les services suivants de la direction générale de la Sécurité routière et de la Réglementation automobile:

Services	Fonctions
Normes de sécurité routière et recherches dans ce domaine	Établissement de bases de données et de statistiques nationales connexes; recherches; établissement de normes.

Activités relatives à la sécurité automobile et à l'économie de l'énergie	Vérification de la conformité aux normes et aux dispositions du programme d'économie du carburant; tenue d'enquêtes sur les plaintes du public au sujet de prétendus défauts, et sur les correctifs apportés par les fabricants ou les importateurs.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Exécution de programmes d'essais des véhicules automobiles; réalisation de programmes d'amélioration des véhicules automobiles à l'intention de clients d'autres gouvernements ou du secteur privé.
Planification et activités régionales	Tenue d'enquêtes sur des accidents; élaboration et diffusion de renseignements techniques.

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité routière: Les recherches et les activités d'élaboration de normes continueront de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les dispositifs de retenue des occupants, le circuit de freinage et l'éclairage des véhicules, ainsi que le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1000 enquêtes détaillées sur des accidents appuiront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, sur l'économie du carburant et les émissions des véhicules seront fournis aux Canadiens.

Certaines ressources financières serviront à l'achat de véhicules utilisés pour les essais de conformité et à l'achat ou à la modification de matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

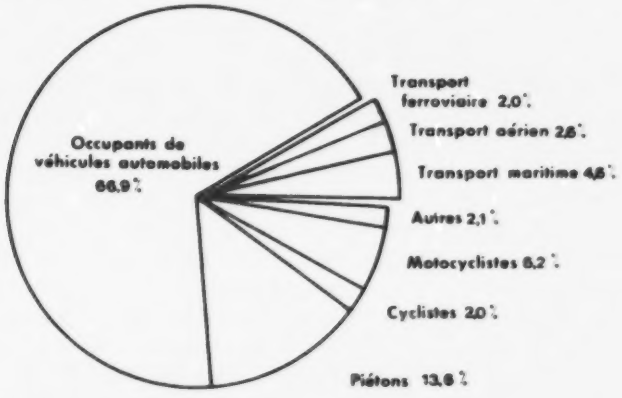
Une contribution de 147 000 $ sera versée à l'Association des routes et transports du Canada. Cet organisme à but non lucratif dont les membres sont des bénévoles (ce sont des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des fabricants, des experts-conseils, etc.) s'intéresse aux aspects politiques, économiques et techniques de tous les modes de transport. En outre, les contributions en vue de recherches sur les mesures à prendre seront faites à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux programmes complémentaires des provinces et des territoires, ainsi qu'aux efforts des entreprises, le taux canadien de mortalité routière a diminué de 31 % de 1974 à 1978. Depuis 1978, les activités de ces programmes ont contribué à faire baisser encore le taux de mortalité routière (voir le tableau 22), surtout grâce à l'accroissement de la sécurité automobile et à la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autre paliers de gouvernement. Comme la réduction du nombre de morts sur les routes constatée en 1982 aura peut-être été une anomalie à cause surtout des conditions économiques, les efforts se poursuivront pour accroître la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour freiner les augmentations prévues du nombre de morts sur les routes par suite de la reprise économique. En consultant le tableau 23, on voit que 90 % de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

Tableau 22: Nombres de conducteurs tués par rapport aux kilomètres parcourus

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Population en millions	22,0	22,4	22,7	23,0	23,3	23,5	23,5	23,7	24,3	25,0	
Kilomètres-véhicules en milliards	161	169	174	179	185	194	200	203	216	181	PRÉVISION 222
Pourcentages de port de la ceinture de sécurité	N.A.	N.A.	22%	N.A.	43%	36%	43%	36%	38%	46%	
Tués	6 706	6 290	6 061	5 307	5 253	5 426	5 751	5 459	5 370	4 169	
Tués par 100 millions de kilomètres parcourus	4,2	3,7	3,5	3,0	2,8	2,8	2,9	2,7	2,5	2,3	OBJECTIF 2,3

Tableau 23: Pourcentage de morts par mode de transport, selon les données reçues des provinces



D'après les approximations pour 1980

Consommation de carburant: Le Canada consomme actuellement environ 3,2 millions de térajoules de pétrole par année. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15 % par des véhicules utilitaires. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de tourisme appartenant à des particuliers. Les constructeurs d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et en surveiller le respect par l'industrie, les responsables du Programme des transports de surface ont produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé des plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 24, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada. Pour s'assurer que la consommation de carburant des véhicules automobiles continuerait de diminuer, le Parlement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Le gouvernement a approuvé pour 1984-1985 un montant supplémentaire de 225 000 $, ainsi que trois autres années-personnes, pour permettre d'élaborer et d'évaluer un projet de normes de consommation de carburant pour la période postérieure à 1985, d'établir de meilleurs systèmes de données et de rédiger des règlements d'appui.

Émissions des véhicules: Un facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère a élaboré des normes visant à réduire la pollution atmosphérique, avec la collaboration étroite d'Environnement Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie et aux techniques, de même qu'à l'énergie. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et aux normes anti-pollution. Il effectue des analyses des incidences socio-économiques avec Environnement Canada, en vue d'apporter les modifications envisagées aux normes anti-pollution (gaz d'échappement) pour la période qui suivra 1985.

Le tableau 25 indique les taux d'émanations nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Tableau 24: Consommations de carburant moyennes des nouveaux véhicules automobiles

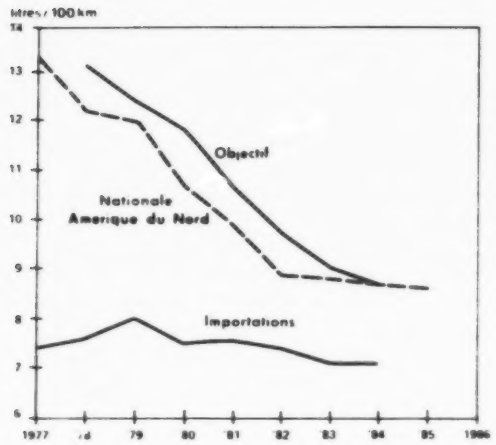
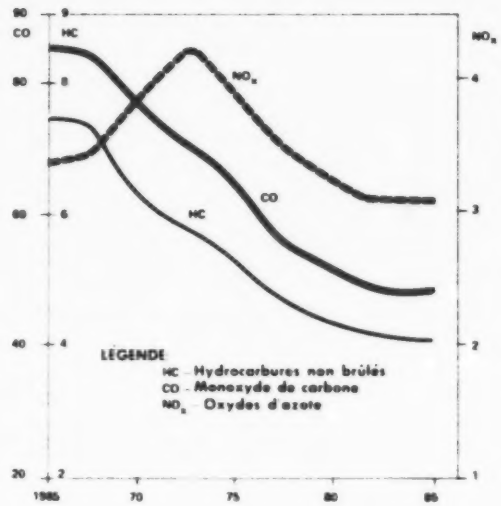


Tableau 25: Taux d'émanations moyens prévus des véhicules automobiles



Besoins en ressources: Le tableau 26 constitue une ventilation des dépenses de l'activité et des années-personnes par composante.

Tableau 26: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Normes et recherches	1 400	34	1 341	34	59	-
Activités relatives à la sécurité et à l'énergie	3 947	51	3 791	52	156	(1)
Centre d'essais pour véhicules automobiles	2 707	29	2 601	29	106	-
Planification et activités régionales	5 878	24	5 657	24	221	-
	13 932	138	13 390	139	542	(1)

D. Transport routier

Objectifs

Promouvoir l'écoulement sûr et efficace des gens et des marchandises par véhicule automobile, à travers les frontières provinciales et internationales, et s'assurer de l'existence et du bon entretien d'un réseau routier couvrant l'ensemble du Canada, tant sur le plan national que sur le plan régional.

Les buts et les initiatives devant permettre de réaliser ces objectifs sont les suivants:

- Poursuivre avec les provinces et l'industrie du transport routier les efforts visant à accroître l'uniformité des règlements, à réduire le nombre des règlements inutiles ou à supprimer ces derniers, ainsi qu'à surveiller et à améliorer les réglementations canadienne et américaine du camionnage.

- Exécuter le Programme fédéral-provincial de renforcement ou d'amélioration des routes principales (Phase II) dans les provinces de l'Atlantique, où des contibutions totalisant 32,06 millions de dollars seront versées en 1984-1985 pour appuyer l'amélioration de tronçons du réseau national de routes principales.

- Administrer les 29,9 millions de dollars qui seront dépensés pour aider Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick à construire des routes et à améliorer certaines routes principales et secondaires choisies en vertu du Programme des projets spéciaux de relance exécuté par le gouvernement fédéral.

- Réaliser et coordonner un projet témoin triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés (service Roadcruiser) à Terre-Neuve.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 5 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 7 % du total des années-personnes.

Tableau 27: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements pour la construction de routes:						
Phase II du Programme des Maritimes	23 000	-	18 000	-	5 000	-
Phase II du Programme de Terre-Neuve	9 060	-	15 540	-	(6 480)	-
Accords de développement généraux (MEER)	-	-	20 246	-	(20 246)	-
Programme des projets spéciaux de relance - Terre-Neuve	14 332	-	10 488 (1)	-	4 144	-
Programme des projets spéciaux de relance - Nouveau-Brunswick	15 600	-	8 960	-	6 340	-
	61 992	-	73 234	-	(11 242)	-
Politique et administration	2 460	22	2 224 (2)	22	236	-
	64 452	22	75 458	22	(11 006)	-

Nota 1: Ce montant comprend un paiement de 300 000 $ fait à la division Terra Transport pour la rénovation de la gare routière de Windsor.

Nota 2: Ce montant comprend des immobilisations de 200 000 $.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 28 résume les changements importants survenus dans les besoins financiers en 1982-1983.

Tableau 28: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements pour la construction de routes:						
Phase II du Programme des Maritimes	14 089	-	-	-	14 089	-
Phase II du Programme de Terre-Neuve	12 100	-	-	-	12 100	-
Accords de développement généraux (MEER)	13 142	-	-	-	13 142	-
	39 331	-	-	-	39 331	-
Politique et administration	1 620*	20	1 340	18	280	2
	40 951	20	1 340	18	39 611	2

* Ce montant comprend un paiement de 236 000 $ pour l'amélioration du transport par autocar dans les Maritimes.

Explication de la différence: La différence résulte des mesures importantes ci-après ajoutées au Programme après avoir été approuvées dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1982-1983:

- L'instauration de la Phase II du Programme de renforcement et d'amélioration de routes des provinces maritimes (14,1 millions de dollars) et de Terre-Neuve (12,1 millions de dollars).

- Le transfert du Programme de financement routier, en vertu d'accords de développement généraux conclus avec les provinces, du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada (13,1 millions de dollars).

Description

Paiements pour la construction de routes: Le gouvernement fédéral conclut des accords de partage des frais avec les provinces pour le renforcement et l'amélioration des routes principales et d'autres routes choisies. Les programmes de construction de routes offrent des avantages tels que l'accroissement de la sécurité, l'augmentation de la capacité, la diminution des frais des usagers de la route, l'instauration de limites de chargement des véhicules moins restrictives, et la réduction des périodes de déplacement.

Politique et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour élaborer, instaurer et surveiller des politiques et des programmes relatifs à la construction de routes et aux activités des transporteurs routiers. Ses responsabilités comprennent la négociation et l'application d'accords de construction routière, ainsi que la réalisation d'évaluations techniques et économiques de programmes routiers. L'attribution consistant à assurer la réglementation des activités extra-provinciales des transporteurs routiers a été déléguée aux provinces en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. La direction générale du Transport routier est chargée de promouvoir l'uniformité des règlements provinciaux et d'élaborer des lignes de conduite fédérales visant à faire en sorte que ces règlements ne nuisent ni à l'efficacité ni à la rentabilité du camionnage et du transport par autocar interprovinciaux et internationaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Développement du réseau routier: Une seconde phase du Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales a été approuvée par le cabinet en 1982, pour les trois provinces maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard). Elle prévoit une dépense totale de 84 millions de dollars, dont un montant estimatif de 23 millions de dollars en 1984-1985. Une phase II semblable a également été approuvée la même année pour Terre-Neuve, où la dépense du gouvernement fédéral totalisera 36 millions de dollars, dont un montant estimatif de 9,06 millions de dollars en 1984-1985. Le programme actuellement exécuté à Terre-Neuve est un programme triennal (de 1982-1983 à 1984-1985), et les accords conclus avec les provinces maritimes doivent durer cinq ans (de 1982-1983 à 1986-1987). De 1977 à 1982, le gouvernement fédéral a affecté 100 millions de dollars à la Phase I de son programme dans les quatre provinces de l'Atlantique.

Les programmes de financement routier établis en vertu d'accords de développement généraux conclus avec les provinces, qui ont été transférés du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada en 1982, prévoyaient l'achèvement de travaux d'amélioration et de construction de routes en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick et au Québec.

D'autres programmes de financement routier, mis sur pied en vertu du Programme des projets spéciaux de relance et visant à la construction et à l'amélioration de routes principales et secondaires choisies du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, ont été approuvés par le Cabinet en 1983-1984. Au nombre de deux, soit un par province, ce sont des programmes triennaux (de 1983-1984 à 1985-1986) qui obligeront le gouvernement fédéral à dépenser un total de 35 millions de dollars à Terre-Neuve et de 42 millions de dollars au Nouveau-Brunswick au cours de la période visée.

Tableau 29: Contributions au Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales, par province (en milliers de dollars)

		Jusqu'à 1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	Prévisions de 1983-1984	Totaux
					(en milliers de dollars)					
C.-B.	(1)	6 401	3 599	2 500	-	-	-	-	-	12 500
	(3)	-	-	-	-	-	-	704	-	704
Alb.	(1)	7 500	2 500	2 500	-	-	-	-	-	12 500
	(2)	20 194	8 048	9 205	5 885	-	-	-	-	43 332
Sask.	(1)	7 500	2 500	2 434	2 500	7 500	-	-	-	22 434
	(2)	17 978	8 310	8 734	5 554	-	-	-	-	40 576
Man.	(1)	6 435	2 500	1 378	6 158	-	-	-	-	16 471
	(2)	26 105	12 088	13 889	8 102	-	-	-	-	60 184
Qué.	(3)	-	-	-	-	-	-	10 851	19 811	30 662
N.-É.	(2)	-	5 175	10 254	15 049	1 522	-	6 892	8 200	47 092
N.-B.	(2)	-	850	4 449	8 360	9 661	7 681	5 747	8 000	44 748
	(3)	-	-	-	-	-	-	1 587	435	2 022
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	8 960	8 960
Î.-P.-É.	(2)	-	423	2 242	2 989	1 346	-	1 449	1 800	10 249
T.-N.	(2)	-	-	9 805	15 984	3 628	583	12 100	15 540	57 640
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	10 188	10 188
Totaux (en milliers de dollars)		92 113	45 993	67 390	70 581	23 657	8 264	39 330	72 934	420 262

(1) Programme d'amélioration de routes du nord des Prairies
(2) Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales
(3) Autres programmes de financement routier (transférés du MEER)
(4) Programme des projets spéciaux de relance (PPSR)

NOTA: Transports Canada ne tient aucun registre indiquant les nombres cumulatifs de milles ou de kilomètres de routes qui ont été améliorés. Dans certains cas, par exemple celui de la pose définitive du revêtement, les projets exécutés constituent la dernière étape de travaux qui ne sont pas réalisés en vertu du Programme. En outre, certains travaux de nivellement effectués dans le cadre de ce dernier ne seront pas terminés à cause du manque de temps et de restrictions financières. À ce jour, les résultats des programmes de renforcement ou d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique sont les suivants:

N.-É. 197,8 km de routes ont été nivelés, stabilisés, et ont donné lieu à la construction d'ouvrages tels que des échangeurs; 440,2 km de routes principales, de bretelles d'échangeurs, de voies de raccordement, etc., ont reçu leur revêtement définitif; cinq ponts ont été construits et un autre a été amélioré; un passage supérieur et un échangeur ont été élargis.

N.-B. 130,9 km de routes ont été nivelés, 201,1 km ont été asphaltés, 15,2 km ont été essartés, et quinze ouvrages (trois ponts, un échangeur et onze passages supérieurs ou inférieurs) ont été construits ou améliorés.

Î.-P.-É. 63,4 km de routes ont été remis en état et asphaltés; deux ouvrages (ponts et approches) ont été construits.

T.-N. 240,7 km de routes ont été reconstruits et asphaltés, 246,8 km ont été nivelés, et 70 km ont été déblayés; deux ouvrages ont été construits et quatre autres ont été améliorés.

E. Transport par eau

Objectifs

Voir à la mise en place et à l'exploitation de services de cabotage et de traversier sûrs, efficaces et suffisants, conformément aux engagements pris en vertu des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération et des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, ainsi que des responsabilités assumées d'après des décisions de principe du gouvernement.

À cette fin, les initiatives suivantes sont prévues pour 1984-1985:

- Maintenir les niveaux de services actuels et s'efforcer d'améliorer le rendement des exploitants.
- Limiter la croissance des subventions nécessaires grâce à de meilleures méthodes de passation des marchés et à un contrôle plus rigoureux des frais.
- Négocier des changements à apporter aux arrangements en vertu desquels Terre-Neuve et le Québec reçoivent des paiements d'appui aux services de traversier.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 18 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 9 % du total des années-personnes pendant la même année. Les subventions, contributions et paiements faits à CN Marine au titre des services de traversier et de cabotage constituent pour leur part 99 % des dépenses prévues pour l'activité en question.

Tableau 30: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:						
Les provinces	19 500	-	18 558	-	942	-
Des exploitants privés	11 310	-	9 294	-	2 016	-
CN Marine	164 707	-	156 864	-	7 843	-
La Société des Transports du Nord Limitée*	-	-	1 160	-	(1 160)	-
	195 517	-	185 876	-	9 641	-
Politique et administration	2 750	27	2 751	27	(1)	-
Totaux	198 267	27	188 627	27	9 640	-
Non budgétaire						
Achat d'actions du CN	13 226	-	69 084	-	(55 858)	-

*Les ressources nécessaires au réapprovisionnement du Keewatin assurées par la Société des Transports du Nord Limitée, et la responsabilité de ce réapprovisionnement, seront cédées au Programme du transport par eau pour 1984-1985 et les années subséquentes.

L'affrétage annuel de quatre navires appartenant à Transports Canada produit des recettes. Ces dernières, estimées à 1 million de dollars en 1984-1985, sont versées directement au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées aux fins de l'activité concernée.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 31 indique les différences variables constatées entre les dépenses budgétaires et non budgétaires réelles de 1982-1983 et les dépenses budgétaires et non budgétaires prévues de la même année. Dans l'ensemble, les besoins financiers ont dépassé de 2 % ceux qui avaient été envisagés à l'origine.

Tableau 31: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:						
Les provinces	16 972	-	16 731	-	241	-
Des exploitants privés	11 256	-	15 077	-	(3 821)	-
CN Marine	153 063	-	152 872	-	191	-
La Société des Transports du Nord Limitée	1 143	-	400	-	743	-
	182 434	-	185 080	-	(2 646)	-
Politique et administration*	1 782	26	2 967	27	(1 185)	(1)
Totaux	184 216	26	188 047	27	(3 831)	(1)
Non budgétaire						
Achat d'actions du CN	47 368	-	38 400	-	8 968	-

*Y compris des immobilisations de 310 000 $ (932 000 $ dans le Budget des dépenses principal)

Explication de la différence: Les fonds nécessaires à l'achat d'actions du CN ont dépassé les prévisions initiales à cause de l'accélération des paiements faits au titre de la construction d'un nouveau navire, le Gulfspan. Les paiements faits à des exploitants privés ont été inférieurs à ceux qui avaient été prévus à l'origine, parce que le gouvernement a racheté un accord qu'il avait conclu avec l'un d'entre eux (la Newfoundland Steamships Limited). En outre, des économies d'environ 4 millions de dollars ont été réalisés en 1982-1983, par rapport à 1981-1982, à cause de l'amélioration de la productivité, de la réduction du nombre de ports desservis par le service de cabotage de Terre-Neuve, et de la modification de la liaison North Sydney-Argentia, qui est maintenant assurée par un seul navire plutôt que par deux.

Description

Paiements au titre des services de traversier et de cabotage: La politique fédérale limite l'admissibilité à l'aide financière au transport par eau aux services prévus par la Constitution ou remplaçant ces derniers, aux services de cabotage de Terre-Neuve, aux services qui offrent des possibilités de développement particulières et à ceux qui desservent des localités éloignées. Les services prévus par la Constitution sont les services de traversier que le gouvernement fédéral doit appuyer en vertu des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. Les bénéficiaires de l'aide fédérale en vertu de la politique en question sont les suivants:

- Terre-Neuve, Québec et la Colombie-Britannique.
- Cinq exploitants de services de traversier privés de la côte est.
- CN Marine Inc. (et la société mère, le Canadien National), qui exploite cinq services de traversier pour voyageurs et véhicules routiers, deux services de traversier-rail dans les provinces de l'Atlantique, et le service de cabotage de Terre-Neuve.

Politique, planification et administration: Ce composant possède les ressources nécessaires pour dresser et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport par eau et des services connexes subventionnés par le gouvernement fédéral. Ses attributions comprennent l'établissement de niveaux de services pour le transport par eau subventionné, la négociation et la surveillance du rendement à la lumière de marchés d'exploitation conclus avec CN Marine Inc., la société mère (le CN) et des exploitants de services de traversier privés, la négociation d'accords avec des gouvernements provinciaux pour l'exploitation de services de traversier à frais partagés, et l'apport d'une contribution convenable du gouvernement fédéral aux services de traversier et de cabotage interprovinciaux et intra-provinciaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de traversier et de cabotage - Paiements aux provinces: En échange d'un engagement pris par les provinces de Terre-Neuve et de Québec de fournir des services suffisants dans des régions déterminées, et par la Colombie-Britannique d'assurer des services convenables de transport des voyageurs et des marchandises sur la côte ouest en général, le ministère des Transports verse une subvention annuelle au gouvernement de chacune de ces trois provinces. Chaque subvention est modifiée tous les ans pour tenir compte des fluctuations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean (T.-N.) et Québec. Le tableau 32 indique les paiements effectués ou à effectuer.

Tableau 32: Subventions aux provinces (en milliers de dollars)

	Réelles 1981-1982	Réelles 1982-1983	Prévues 1983-1984	Budget des dépenses 1984-1985
Colombie-Britannique	11 011	12 542	13 684	14 380
Terre-Neuve	1 737	1 958	2 140	2 247
Québec	2 198	2 472	2 734	2 873
Totaux	14 946	16 972	18 558	19 500

Services de traversier et de cabotage - Paiements à des exploitants privés: Les subventions sont versées à des exploitants privés pour leur permettre d'assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interprovinciaux, sauf celui de Black's Harbour/Grand-Manan au Nouveau-Brunswick, et celui de la baie de Plaisance, à Terre-Neuve. Le tableau 33 indique les subventions pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés.

Tableau 33: Subventions versées pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés

Services	Budget des dépenses 1984-1985			Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Réelles 1981-1982
	Frais admissibles	Recettes	Subventions	Niveaux des subventions fédérales			
	(en milliers de dollars)			(Pourcentages des frais admissibles			
Transporteurs privés							
Wood Islands (Î.-P.-É.)/ Caribou (N.-É.) (Northumberland Ferries Ltd.)	9 872	3 182	6 690	67,7	66,5	63,6	65,9
Sainte-Barbe (T.-N.)/ Blanc-Sablon (Québec) (Northern Cruiser Ltd.)	1 383	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3
Souris (Î.-P.-É.)/ Cap-aux-Meules, (Québec) (C.T.M.A.)	4 565	2 237	2 328	51,2	50,5	49,4	49,7
Black's Harbour (N.-B.)/ North Head (N.-B.) (Coastal Transport Ltd.)	848	589	259	30,5	32,2	33,7	32,7
Argentia, Petite Forte, South East Bight et Little Paradise dans la baie de Placentia (Puddister Trading Co. Ltd.)	510	20	490	96,1	95,5	95,0	0
Montréal (Québec) à Corner Brook/ St. John's (T.-N.) Service de transport des marchandises (Newfoundland Steamship Limited)	0	0	0	0	0	0	18,0
Subvention non octroyée	693	0	693	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Totaux	17 871	6 561	11 310	-	-	-	-

* Subvention discontinuée en 1981-1982

Services de traversier et de cabotage - Paiements à CN Marine et au CN: Depuis le 1er janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de traversier et de cabotage en vertu de marchés d'exploitation passés avec Transports Canada. Ce dernier a également conclu des marchés avec le CN en vue du versement d'une subvention pouvant compenser les frais exigés par CN Marine Inc. pour le transport de wagons par traversier depuis le continent jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année, sous réserve des conditions et modalités de l'accord tripartite conclu entre Transports Canada, le CN et CN Marine Inc., qui a récemment fait l'objet d'un examen.

Les marchés d'exploitation suivent l'année civile et correspondent ainsi à l'exercice financier des entreprises. Le tableau 34 indique la répartition des paiements prévus pour 1984-1985, par année civile.

Tableau 34: Répartition des paiements à CN Marine Inc. et au CN prévus pour 1984-1985, par année civile (en milliers de dollars)

Année civile 1984	
Paiements prévus	162 707
Moins le financement assuré à même les crédits des années précédentes	40 536
	122 171
Année civile 1985	
Provisions pour le premier trimestre	42 536
	164 707

Le tableau 35 indique la raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. et au CN pour l'année civile 1984. Le tableau 36 donne le détail de ces paiements par service de traversier offert.

Tableau 35: Raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. et au CN par année civile (en milliers de dollars)

	Prévus 1984	Prévus 1983	Réels 1982	Réels 1981
Dépenses de fonctionnement	**156 437**	145 826	146 372	138 719
Amortissement	**12 100**	11 400	8 517	8 464
Administration et autres postes non attribués	**19 800**	18 888	16 725	16 833
Dépenses totales	**188 337**	176 114	171 614	164 016
Allocation pour bénéfices	**20 000**	20 400	16 507	9 313
Frais admissibles (totaux)	**208 337**	196 514	188 121	173 329
Recettes provenant des usagers	**45 130**	42 179	37 451	34 255
Revenu en intérêts	**500**	800	1 888	1 974
Paiements du gouvernement fédéral	**162 707**	153 535	148 782	137 100*

* En 1982, un paiement de 5,9 millions de dollars a été effectué pour respecter les clauses d'indemnité de vie chère relatives aux employés des compagnies précitées. Ce paiement avait trait à l'année d'exploitation 1981, mais il n'a pas pu être établi avant 1982. Les montants indiqués ci-haut n'en tiennent pas compte.

Tableau 36: Paiements à CN Marine Inc. et au CN par service de traversier (année civile)

Services de traversier	Prévus 1984			Prévus 1984	Prévus 1983	Réels 1982	Réels 1981
	Frais admissibles	Recettes	Subventions	Niveaux des subventions fédérales			
	(en milliers de dollars)			(en pourcentages)			
North Sydney/Port-aux-Basques							
- Par eau	59 166	13 608	45 558	77,0	77,2	78,5	78,0
- Par chemin de fer	25 341	4 189	21 152	83,5	83,5	88,5	91,9
North Sydney/Argentia	8 794	2 286	6 508	74,0	74,2	78,1	77,3
Service de cabotage de Terre-Neuve	42 159	3 109	39 050	92,6	92,6	93,1	92,7
Cap Tourmentin/Borden							
- Par eau	36 302	7 015	29 287	80,7	80,7	78,8	77,7
- Par chemin de fer	3 448	194	3 254	94,4	95,2	95,6	95,3
Digby/St. John	16 475	6 712	9 763	59,3	57,7	47,0	53,0
Yarmouth/Bar Harbor*	16 152	8 017	8 135	50,4	50,2	38,8	38,2
Yarmouth/Portland	0	0	0	0	0	77,0	80,4
Intérêts	500	500	0	0	0	0	0
Totaux	208 337	45 630	162 707	-	-	-	-

* Le service Yarmouth/Portland a pris fin le 31 décembre 1982, et le service Yarmouth/Bar Harbor, qui n'était qu'un service estival, est devenu un service offert à longueur d'année. Selon les estimations, des économies d'environ 2,5 millions de dollars seront réalisées en 1983-1984.

Achat du CN (non budgétaire): Un fonds de 164,8 millions de dollars a été établi pour financer l'acquisition d'immobilisations par CN Marine Inc. Le solde initial de ce fonds créé en vertu de l'Accord tripartite a été augmenté de 21,7 millions de dollars en 1983-1984. Sur ce total, un montant de 6,7 millions de dollars constitue une allocation au titre de l'inflation, qui se rapporte à des fonds non dépensés conformément au plan initial et, et les 15 autres millions représentent une contribution du ministère de l'Expansion industrielle régionale en vue de la mise en service d'un navire nommé le Gulfspan. Aux termes de l'accord en question, le gouvernement du Canada achète des actions du CN qui, à son tour, doit utiliser les fonds qu'il reçoit ainsi pour acheter des actions de sa filiale, CN Marine Inc.

La plupart des fonds d'immobilisations actuels sont utilisés par CN Marine pour acquérir un nouveau traversier, le Gulfspan. Le solde, soit 13,2 millions de dollars, sera probablement révisé à la baisse en 1984-1985. Par la suite, il est prévu que CN Marine Inc. financera ses acquisitions de capital grâce à des bénéfices non répartis ou à des fonds versés par le CN.

F. Transport ferroviaire du fret

Objectifs

Contribuer à l'implantation et à l'exploitation d'un réseau ferroviaire de transport du fret, notamment des grains, qui soit sûr, efficace et suffisant, et qui aide ainsi le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

À cette fin, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- Assurer une capacité ferroviaire suffisante dans l'ensemble du pays mais surtout dans l'Ouest canadien, grâce à l'instauration de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest préconisée par le gouvernement.

- Aider à accroître la capacité du système de transport et de manutention des grains afin d'ici à 1985-1986 des exportations la moitié plus nombreuses (jusqu'à 30 millions de tonnes) que celles de 1979-1980, grâce à la location ou à l'achat de wagons-trémies.

- Voir à la remise en état d'embranchements du réseau ferroviaire de base approuvé par le gouverneur en conseil, pour permettre aux wagons ayant un poids brut de 100 000 kg de circuler à une moyenne de 50 km/h à longueur d'année.

- Surveiller sélectivement le transport ferroviaire du fret au Canada et, s'il y a lieu, instaurer des lignes de conduite et des programmes tels que les programmes de transport ferroviaire spéciaux relatifs à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, pour assurer un niveau suffisant de services ferroviaires d'un océan à l'autre.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 16 % du total des dépenses du Programme pour 1984-1985, et 18 % du total des années-personnes. La plupart des dépenses (96 %) sont des contributions versées aux compagnies de chemin de fer au titre des frais de remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies, et à la Commission canadienne du blé pour la location et l'achat de wagons-trémies à grain.

Tableau 37: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Appui au transport des grains						
Remises en état d'embranchements*	71 350	-	93 200	-	(21 850)	-
Acquisition de wagons-trémies	95 900	-	89 600	-	6 300	-
Location de wagons-trémies	17 718		22 718	-	(5 000)	-
	184 968	-	205 518	-	(20 550)	-
Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains	-	-	182 600	-	(182 600)	-
Développement du transport ferroviaire du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	4 000	-	23 000	-	(19 000)	
Autre développement du transport ferroviaire	-	-	1 603	-	(1 603)	-
Politique, planification et administration	3 478	34	2 781	35	697	(1)
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 880	20	1 521	18	359	2
	194 326	54	417 023	53	(222 697)	1

* Remise en état d'embranchements ferroviaires: Les investissements du gouvernement dans l'ensemble de ce programme en 1983-84 furent augmentés de 372 millions de dollars et totalisèrent 1,072 milliard de dollars. La différence en moins entre les prévisions de 1983-84 et le Budget des dépenses de 1984-85 est due au fait que le gouvernement n'a pas émis de directives à ce travail de remise en état.

L'activité a trois sources de recettes, qui totaliseront selon les estimations 1 million de dollars en 1985, qui sont créditées directement au Fonds du revenu consolidé, et qui doivent être utilisées à d'autres fins.

Le matériel servant au Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires peut être loué aux compagnies de chemin de fer lorqu'il n'est pas nécessaire pour ce travail. Une autre source de recettes est l'intérêt que ces compagnies paient au gouvernement sur les fonds du programme de remise en état qui sont avancés tous les trimestres et qui n'ont pas été utilisés à la fin de chaque mois. Une troisième source de recettes est la location de wagons-trémies à grain aux chemins de fer pour le transport hivernal de ce produit, lorsqu'ils ne sont pas nécessaires au transport des grains dans l'Ouest canadien.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 38 indique les principaux articles de dépenses.

Tableau 38: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Appui au transport des grains						
Remise en état d'embranchements	84 700	-	84 700	-	-	-
Acquisition de wagons-trémis	80 726	-	-	-	80 726	-
Location de wagons-trémis	18 336	-	12 000	-	6 336	-
	183 762	-	96 700	-	87 062	-
Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transports des grains	130 400	-	-	-	130 400	-
Développement du transport ferroviaire du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	21 783	-	29 000	-	(7 217)	-
Autre développement du transport ferroviaire	389	-	-	-	389	-
Politique, planification et administration	2 201	36	3 296	37	(1 095)	(1)
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 092	19	1 530	20	(438)	(1)
	339 627	55	130 526	57	209 101	(2)

Explications de la différence: Les importantes dépenses du programme suivantes ont été approuvées dans le Budget des dépenses supplémentaire:

- Des paiements provisoires aux chemins de fer relativement aux pertes occasionnées par le transport des grains (130,4 millions de dollars).
- L'achat de wagons-trémies supplémentaires (80,7 millions de dollars).
- Des frais accrus en matière de location de wagons-trémies (6,3 millions de dollars).

En outre, les dépenses effectuées au titre du Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve ont été inférieures à celles qui avaient été prévues à l'origine, parce que les projets entièrement exécutés ont été moins nombreux que prévu et que les paiements faits en vertu du Programme d'aide aux employés ont été inférieurs à ceux qu'on avait envisagés.

Description

Paiements pour le transport des grains: Le gouvernement appuie financièrement le transport des grains en vertu du Programme de remise en état d'embranchements et du Programme d'acquisition de wagons-trémies. Son objectif est de contribuer à accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains pour assurer des exportations totalisant 30 millions de tonnes d'ici à 1985-1986. Ces programmes font partie de son Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest.

Programme de remise en état d'embranchements: Ce programme vise à améliorer le réseau d'embranchements de l'Ouest canadien pour qu'il puisse recevoir des wagons ayant un poids brut de 100 000 kg et circulant à 50 km/h, généralement à longueur d'année. Les travaux sont limités à des lignes tributaires du transport des grains et intégrées au réseau permanent, et aussi à la ligne de Churchill.

Programme d'acquisition de wagons-trémies: Le gouvernement verse des contributions à la Commission canadienne du blé pour l'achat et la location de wagons-trémies qui serviront à acheminer les grains aux marchés.

Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains: Dans le cadre de son Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, le gouvernement fédéral a conclu un accord avec le CN et un autre avec le CP pour indemniser ces deux compagnies des pertes occasionnées par le transport des grains pendant la campagne agricole 1982-1983. Ces paiements résultaient d'un arrangement provisoire conclu en attendant la proclamation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En retour, les chemins de fer ont pris des engagements à l'égard de leurs programmes d'investissements respectifs. En vertu de la nouvelle Loi, les paiements statutaires au titre de ces pertes seront administrés par la CCT.

Développement du transport du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: L'exécution de ce programme quinquennal d'une valeur de 67 millions de dollars a débuté en 1980-1981. L'objectif principal est de revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, de déterminer le rôle qu'il devrait jouer dans l'ensemble des transports de cette province. Le programme permettra d'implanter, d'éprouver et d'évaluer un chemin de fer conçu pour le transport de conteneurs et tout à fait efficace. Des fonds lui ont été alloués pour l'achat de conteneurs, l'installation d'un matériel moderne de chargement de ces derniers à des points de distribution primordiaux, et l'achat de matériel roulant utilisable sur des voies étroites, y compris des wagons plats et du matériel de triage, pour permettre de bonnes correspondances avec les services de transport maritime et de camionnage.

Politique, planification et administration: Cette composante dispose des ressources nécessaires pour établir et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport ferroviaire du fret, et des services connexes fournis par le Programme. Il est chargé notamment de conseiller le gouvernement sur toutes les questions touchant ce genre de transport ainsi que le transport et la manutention des grains, d'évaluer la rentabilité du réseau ferroviaire, de surveiller les services de chemin de fer et les tarifs marchandises, d'apprécier la technique ferroviaire et le rendement des chemins de fer en matière d'économie de l'énergie, d'évaluer les programmes et les projets du gouvernement, de donner des conseils sur les subventions et les propositions législatives, ainsi que de conseiller le Ministre sur l'aliénation de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien, ces derniers étant un groupe de chemins de fer appartenant au gouvernement et qui ont formé par la suite les Chemins de fer nationaux du Canada.

Bureau du coordonnateur du transport des grains: Ce bureau, situé à Winnipeg, a une succursale à Edmonton. Il surveille et coordonne l'acheminement des grains et répartit les wagons à grain entre la Commission canadienne du blé et l'industrie céréalière. Il mène aussi des études pour déterminer les besoins en matière de transport des grains, et recommande des moyens de s'assurer la collaboration et la participation des entreprises qui fournissent les services et les installations de transport et de manutention nécessaires pour acheminer rapidement et économiquement les grains des Prairies vers des points où ils seront consommés ou exportés. En vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les attributions du Coordonnateur seront cédées au nouvel Office du transport du grain.

Données sur le rendement et justification des ressources

Appui accordé au transport des grains: Les deux principales initiatives visant à assurer le transport satisfaisant des grains sont le Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires et la fourniture de wagons-trémies à grain.

Remise en état d'embranchements ferroviaires: Au 31 mars 1984, on aura dépensé 495 millions de dollars pour des travaux tels que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails, la réparation de ponts et l'asphaltage de leur tablier. Ces travaux ont été inspectés par des ingénieurs et des vérificateurs dont les services avaient été retenus par la Commission canadienne des transports, de sorte qu'il n'y pas de doute qu'ils sont de bonne qualité, que les fonds ont par conséquent été bien dépensés, et que les frais exigés par les chemins de fer sont justifiés.

En vertu de son Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, le gouvernement a établi une limite de financement de 1,072 milliard de dollars pour ce programme. Ce dernier fait actuellement l'objet d'un examen qui permettra de déterminer quelles lignes devraient être les premières à être remises en état.

Tableau 39: Résultats du Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires, au 31 mars 1983

	CN	CP	Totaux
Kilomètres de voies visés	2 829	2 422	5 251
Kilomètres de voies où il y a accroissement			
- de la vitesse possible	1 183	1 501	2 684
- du poids possible	716	190	906
Kilomètres de voies où il n'y a encore aucun changement	1 489	732	2 221

À ce jour, le Programme a accru la capacité de 58 % des lignes qui ont fait l'objet de travaux. De plus, il a réduit les fermetures de lignes de 47 % dans le cas du CP, les distances visées étant tombées de 48 842 kilomètres-jour en 1976 à 26 113 kilomètres-jour en 1981, et de 72 % dans celui du CN, les distances visées ayant chuté de 52 397 kilomètres-jour en 1976 à 14 596 kilomètres-jour en 1981.

Tableau 40: Remise en état d'embranchements ferroviaires réalisée ou prévue (en kilomètres)

	Élargissement de remblais et drainage	Ballastage et remplacement de traverses	Pose de rails	Asphaltage définitif
1977-1978	359,2	164,0	-	-
1978-1979	791,5	840,4	105,1	-
1979-1980	652,7	990,8	75,2	33,3
1980-1981	880,9	741,9	282,1	568,1
1981-1982	805,9	548,9	231,4	683,6
1982-1983 (Travaux terminés)	867,7	690,9	140,0	511,4
1983-1984 (Travaux prévus)	525,3	625,2	269,4	622,0

Fourniture de wagons-trémies: Au cours de la décennie qui s'est terminée en 1982-1983, le gouvernement fédéral a acquis 11 280 wagons destinés au transport des grains, y compris 2000 wagons loués pour 25 ans au coût annuel estimatif de 17,7 millions de dollars.

L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest prévoyait l'achat de 3 840 wagons supplémentaires au prix estimatif de 287 millions de dollars pendant trois exercices financiers:

1983-1984	89,6 millions de dollars	1380 wagons
1984-1985	**95,9 millions de dollars**	**1230 wagons**
Années subséquentes	101,7 millions de dollars	1230 wagons

Cela portera à 13 120 le total des wagons appartenant au gouvernement.

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trémies auront pour effet de permettre au gouvernement d'atteindre son objectif qui est d'accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains pour que celui-ci puisse assurer la manutention de 30 millions de tonnes de grains d'exportation d'ici à 1985-1986.

Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: Dès qu'il sera terminé, ce programme quinquennal fera l'objet d'une évaluation complète qui permettra de déterminer si un suivi quelconque est nécessaire. Selon les premières indications, le transport par conteneurs depuis janvier 1982 a mis fin à la perte de trafic ferroviaire au profit d'autres modes de transport, et amélioré le service.

Transports Canada, Travail Canada, le CN et les syndicats ferroviaires concernés ont établi un programme spécial d'aide à la main-d'oeuvre pour aider les employés qui peuvent être défavorisés par les changements apportés pendant la période quinquennale. Le gouvernement fédéral dédommagera le chemin de fer d'une partie déterminée des frais engagés, et il a autorisé des dépenses totalisant 10 millions au cours de la période d'essai et d'évaluation.

Tableau 41: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévus 1983-1984		Réels 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Programme de conteneurisation	2 000	50	21 000	91	20 759	95
Programme d'aide à la main-d'oeuvre	2 000	50	2 000	9	1 024	5
	4 000	100	23 000	100	21 783	100

Autre développement du transport des marchandises: Cette composante a un programme conçu pour démontrer l'efficacité d'installations de chargement des pommes de terre centralisées, bien équipées et utilisables par tous les temps à l'Île-du-Prince-Édouard. Deux installations, l'une à Souris et l'autre à Albany, ont été construites pour être utilisées pendant la saison de navigation 1983-1984, et une troisième installation envisagée pour la région de Charlottetown ne sera pas construite car elle n'est plus nécessaire. Une étude du réseau de distribution des pommes de terre actuel a révélé que des économies importantes pourraient être réalisées si les producteurs acheminaient leurs pommes de terre à des points de chargement centralisés plutôt que de les charger aux nombreuses voies de garage accessibles au public, comme c'est le cas actuellement.

La gestion et l'exploitation des installations sera confiée au CN. Un comité fédéral-provincial regroupant des représentants des expéditeurs de pommes de terre et du chemin de fer évaluera les résultats du programme en question après les trois premières années d'exploitation de ces installations, c'est-à-dire à la fin de 1985-1986, pour déterminer si un suivi quelconque est nécessaire, et dans l'affirmative, quel doit être ce dernier.

Tableau 39: Résultats du Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires, au 31 mars 1983

	CN	CP	Totaux
Kilomètres de voies visés	2 829	2 422	5 251
Kilomètres de voies où il y a accroissement			
- de la vitesse possible	1 183	1 501	2 684
- du poids possible	716	190	906
Kilomètres de voies où il n'y a encore aucun changement	1 489	732	2 221

À ce jour, le Programme a accru la capacité de 58 % des lignes qui ont fait l'objet de travaux. De plus, il a réduit les fermetures de lignes de 47 % dans le cas du CP, les distances visées étant tombées de 48 842 kilomètres-jour en 1976 à 26 113 kilomètres-jour en 1981, et de 72 % dans celui du CN, les distances visées ayant chuté de 52 397 kilomètres-jour en 1976 à 14 596 kilomètres-jour en 1981.

Tableau 40: Remise en état d'embranchements ferroviaires réalisée ou prévue (en kilomètres)

	Élargissement de remblais et drainage	Ballastage et remplacement de traverses	Pose de rails	Asphaltage définitif
1977-1978	359,2	164,0	-	-
1978-1979	791,5	840,4	105,1	-
1979-1980	652,7	990,8	75,2	33,3
1980-1981	880,9	741,9	282,1	568,1
1981-1982	805,9	548,9	231,4	683,6
1982-1983 (Travaux terminés)	867,7	690,9	140,0	511,4
1983-1984 (Travaux prévus)	525,3	625,2	269,4	622,0

Fourniture de wagons-trémies: Au cours de la décennie qui s'est terminée en 1982-1983, le gouvernement fédéral a acquis 11 280 wagons destinés au transport des grains, y compris 2000 wagons loués pour 25 ans au coût annuel estimatif de 17,7 millions de dollars.

L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest prévoyait l'achat de 3 840 wagons supplémentaires au prix estimatif de 287 millions de dollars pendant trois exercices financiers:

1983-1984	89,6 millions de dollars	1380 wagons
1984-1985	**95,9 millions de dollars**	**1230 wagons**
Années subséquentes	101,7 millions de dollars	1230 wagons

Cela portera à 13 120 le total des wagons appartenant au gouvernement.

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trémies auront pour effet de permettre au gouvernement d'atteindre son objectif qui est d'accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains pour que celui-ci puisse assurer la manutention de 30 millions de tonnes de grains d'exportation d'ici à 1985-1986.

Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: Dès qu'il sera terminé, ce programme quinquennal fera l'objet d'une évaluation complète qui permettra de déterminer si un suivi quelconque est nécessaire. Selon les premières indications, le transport par conteneurs depuis janvier 1982 a mis fin à la perte de trafic ferroviaire au profit d'autres modes de transport, et amélioré le service.

Transports Canada, Travail Canada, le CN et les syndicats ferroviaires concernés ont établi un programme spécial d'aide à la main-d'oeuvre pour aider les employés qui peuvent être défavorisés par les changements apportés pendant la période quinquennale. Le gouvernement fédéral dédommagera le chemin de fer d'une partie déterminée des frais engagés, et il a autorisé des dépenses totalisant 10 millions au cours de la période d'essai et d'évaluation.

Tableau 41: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévus 1983-1984		Réels 1982-1983	
	$	%	$	%	$	%
Programme de conteneurisation	2 000	50	21 000	91	20 759	95
Programme d'aide à la main-d'oeuvre	2 000	50	2 000	9	1 024	5
	4 000	100	23 000	100	21 783	100

Autre développement du transport des marchandises: Cette composante a un programme conçu pour démontrer l'efficacité d'installations de chargement des pommes de terre centralisées, bien équipées et utilisables par tous les temps à l'Île-du-Prince-Édouard. Deux installations, l'une à Souris et l'autre à Albany, ont été construites pour être utilisées pendant la saison de navigation 1983-1984, et une troisième installation envisagée pour la région de Charlottetown ne sera pas construite car elle n'est plus nécessaire. Une étude du réseau de distribution des pommes de terre actuel a révélé que des économies importantes pourraient être réalisées si les producteurs acheminaient leurs pommes de terre à des points de chargement centralisés plutôt que de les charger aux nombreuses voies de garage accessibles au public, comme c'est le cas actuellement.

La gestion et l'exploitation des installations sera confiée au CN. Un comité fédéral-provincial regroupant des représentants des expéditeurs de pommes de terre et du chemin de fer évaluera les résultats du programme en question après les trois premières années d'exploitation de ces installations, c'est-à-dire à la fin de 1985-1986, pour déterminer si un suivi quelconque est nécessaire, et dans l'affirmative, quel doit être ce dernier.

G. Transport ferroviaire des voyageurs

Objectif

Contribuer à l'implantation d'un réseau sûr, efficace et suffisant de services ferroviaires voyageurs, capable d'aider le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

Il faut à cette fin viser les buts suivants:

- Continuer à mettre des fonds supplémentaires à la disposition de VIA, pour lui permettre de moderniser son matériel, ses installations et son infrastructure afin de réduire ses frais d'exploitation et les subventions du gouvernement par kilomètre-voyageur (en dollars constants).

- Améliorer les aspects institutionnels, légaux et administratifs du Programme des services ferroviaires voyageurs.

- Accroître les recettes provenant de l'exploitation d'un réseau national de services ferroviaires voyageurs et diminuer les frais occasionnés par un tel réseau, de façon à réduire au minimum les subventions par kilomètre-voyageur payant.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 58 % du total des dépenses du Programme et 8 % du total des années-personnes. Plus de 98 % des dépenses qu'elle occasionne (quelque 56 % du total des dépenses du Programme) sont des paiements pour la prestation de services ferroviaires voyageurs par VIA Rail Canada Inc.

Tableau 42: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements à VIA Rail:						
Exploitation de services voyageurs	476 500	-	447 679	-	28 821	-
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	197 900	-	160 700	-	37 200	-
Aide à la main-d'oeuvre	5 000	-	5 000	-	-	-
	679 400	-	613 379	-	66 021	-
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	12 000	-	-	-	12 000	-
Politique, planification et administration	1 918	23	1 552	22	366	1
	693 318	23	614 931	22	78 387	1

Rendement financier de 1982-1983: Les besoins financiers réels ont dépassé de 19 % ceux qui avaient été prévus à l'origine.

Tableau 43: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réel 1982-1983		Budget des dépenses principal 1982-1983		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Paiements à Via Rail:						
Exploitation de services ferroviaires voyageurs	461 490	-	362 000	-	99 490	-
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	130 782	-	139 000	-	(8 218)	-
Aide à la main-d'oeuvre	11 664	-	5 000	-	6 664	-
	603 936	-	506 000	-	97 936	-
Politique, planification et administration	720	17	1 635	22	(915)	(5)
	604 656	17	507 635	22	97 021	(5)

Explication des différences: L'augmentation la plus marquée a été celle des paiements faits à VIA Rail pour l'exploitation de services ferroviaires voyageurs. L'estimation a été fondée sur les taux d'inflation approuvés par le gouvernement, qui se sont révélés bien inférieurs au taux d'augmentation de frais réel constaté dans l'industrie ferroviaire. En outre, les frais de base qui ont servi à établir le Budget des dépenses principal de 1982-1983 ne comprenaient pas certaines dépenses importantes qui n'ont pas été déterminées avant que les factures définitives aient été reçues du CN et du CP au titre des services fournis à VIA.

Description

Paiements à VIA Rail Canada Inc.: Depuis le 1er avril 1979, et en vertu de l'Accord sur les services ferroviaires voyageurs qu'elle a passés avec Transports Canada, VIA est chargée de la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du Canada, auparavant exploités par le CN et le CP. Avant ce transfert de responsabilité, 80 % des pertes occasionnées à ces derniers par les services en question étaient compensées par des subventions en vertu de la Loi sur les chemins de fer. VIA doit fournir les services indiqués par le Ministre dans des marchés appelés Demandes de services complémentaires (DSC). Il existe 33 DSC, qui portent sur tous les services ferroviaires voyageurs exploités par VIA. À son tour, cette dernière passe des marchés avec le CN et le CP pour obtenir le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains ainsi que l'entretien du matériel et le fonctionnement d'autres installations de soutien.

(L'ordonnance sur les frais R-6313 de la CCT régit la façon dont les frais sont calculés en ce qui a trait aux marchés conclus entre VIA Rail et le CN et VIA Rail et le CP.)

Services de trains de banlieue de la région de Montréal: Ces subventions sont versées à la province de Québec pour la modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal.

Politique, planification et administration: Cette composante dispose des ressources nécessaires pour effectuer les paiements au titre des services ferroviaires voyageurs, élaborer et évaluer la politique relative à ces derniers, évaluer le rendement du Programme et mener des études sur l'efficacité et la rentabilité de ces services ferroviaires voyageurs.

Données sur le rendement et justification des ressources

Paiements à VIA Rail: Le tableau 44 constitue un état récapitulatif de l'appui financier que le gouvernement a fourni à VIA Rail depuis que celle-ci a commencé à exercer son activité en 1979. Comme VIA Rail Canada Inc. suit l'année civile, les marchés que le gouvernement passe avec elle pour la prestation des services ferroviaires voyageurs sont eux aussi établis en fonction de l'année civile. Le tableau 45 montre la répartition des paiements prévus pour VIA en 1984-1985, par année civile. Si les subventions réellement versées en 1982-1983 et 1983-1984 ont été inférieures à celles des prévisions pour 1983-1984, cela s'explique surtout par la meilleure gestion du matériel, c'est-à-dire un rapport plus fidèle entre la longueur des trains et la demande du public. En outre, des améliorations ont été apportées aux systèmes de gestion et d'information de VIA.

Tableau 44: Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA (en milliers de dollars)

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	**1984-1985**
Fonctionnement	274 351	331 000	446 308	461 490	447 679	**476 500**
Biens-fonds, installations et matériel	67 100	117 500	89 111	130 782	160 700	**197 900**
Aide à la main-d'oeuvre	-	3 169	5 198	11 664	5 000	**5 000**
Totaux	341 451	451 669	540 617	603 936	613 379	**679 400**

Tableau 45: Répartition des paiements de 1984-1985 à VIA Rail, par année civile (en milliers de dollars)

	Services voyageurs	Bien fonds, installations et équipement
Année civile 1984		
Paiements approuvés	465 800	182 000
Programmes d'investissements spéciaux*	-	20 300
	465 800	202 300
Déduction faite du financement assuré à même les crédits de l'année dernière	116 500	41 600
Programmes d'investissements spéciaux*	-	7 300
	349 300	153 400
Exercice financier 1985		
Provisions pour le premier trimestre	127 200	41 600
Programmes d'investissement spéciaux*	-	2 900
	476 500	197 900

*Ils comprennent le Programme des projets spéciaux de relance, le Programme d'initiatives spéciales pour l'emploi, et l'affectation de fonds du ministère de l'Expansion industrielle régionale à l'amélioration de gares et d'abris du Bas-Saint-Laurent.

Exploitation des services ferroviaires voyageurs: Le principal ojectif est de fournir un réseau efficace de services ferroviaires voyageurs au Canada. Une façon de mesurer le rendement est de suivre l'évolution de la subvention d'exploitation par kilomètre-voyageur payant, cette dernière étant mesurée en dollars constants et en dollars courants. La subvention moyenne en dollars constants figure dans le tableau 7 à la page 5-20, et la subvention par genre de service figure dans le tableau 46.

Tableau 46: Subvention de fonctionnement par genre de service

	Budget des dépenses 1984			**Budget 1984**	Prévue 1983	Réelle 1982	Réelle 1981
	*Frais	Recettes	**Subvention**	(Niveau de la subvention fédérale)			
	(en millions de dollars)			(Pourcentage de la subvention par genre de service)			
Genres de service							
Transcontinental	256,0	79,4	**176,6**	**37,9**	43,1	41,5	48,2
Interurbain	274,1	98,7	**175,4**	**37,7**	36,0	36,6	29,8
Local-régional	68,6	12,8	**55,8**	**12,0**	10,0	11,2	9,1
Régions éloignées	65,1	7,2	**57,9**	**12,4**	10,9	10,7	12,9
Totaux	663,8	198,1	**465,7**	**100,0**	100,0	100,0	100,0

*Les montants comprennent les frais d'amortissement et d'administration.

Acquisition et rénovation d'installations et de matériel: Le tableau 47 constitue un résumé du Programme d'acquisition d'immobilisations et de rénovation exécuté par VIA Rail durant l'année civile 1984, et appuyé par le gouvernement fédéral au moyen de paiements au titre du capital.

La construction de nouvelles installations d'entretien est prévue pour Toronto, Montréal, Halifax et Winnipeg, et son coût total est estimé à 305 millions de dollars pendant la période de 1983-1984 à 1987-1988. Les installations de Montréal et Toronto sont nécessaires en partie pour entretenir le matériel LRC. L'implantation de ces installations d'entretien contribuera à réduire les frais de fonctionnement de VIA.

Le retour à l'atelier, c'est-à-dire la rénovation continue du parc de voitures, continuera à être prioritaire car les dépenses prévues à ce chapitre en 1984 se chiffrent à 29,9 millions de dollars . En 1983, VIA a commencé à prendre livraison de ses nouveaux trains LRC, qui lui ont occasionné des dépenses totalisant 66,05 millions de dollars en 1983, et 32,3 millions de dollars en 1984.

Le gouvernement versera un total de 20,3 millions de dollars en 1984, en vertu de programmes de financement spéciaux, pour améliorer des gares et des abris de VIA à Québec, Toronto, Sudbury et Sarnia, ainsi que dans le Bas Saint-Laurent. Il effectuera la plupart de ses dépenses (18,3 millions de dollars pendant l'année civile 1984) en vertu du Programme des projets spéciaux de relance.

Il est prévu que l'amélioration de l'infrastructure de la ligne Toronto-Ottawa sera terminée en 1984, au coût prévu de 27 millions de dollars.

En outre, une partie des immobilisations de 1984 servira à appuyer la recherche et le développement dans des domaines primordiaux comme le developpement de trains interurbains à grande vitesse, le développement d'un service transcontinental, la mise au point de prototypes de matériel pour les services régionaux et interurbains à faible densité et l'implantation de gares intermodales de voyageurs.

Tableau 47: Résumé de la raison des paiements en capital faits à VIA au titre de biens-fonds, d'installations et de matériel pendant l'année civile 1984 (en millions de dollars)

	Totaux budgétés	Dépenses prévues au 31 décembre 1983	Dépenses proposées de 1984*	Dépenses futures (Totaux)
Acquisitions				
Achat de trains LRC	142,6	96,5	32,3	13,8
Infrastructure	67,0	23,4	30,8	12,8
Systèmes d'information	26,4	9,9	6,0	10,5
Autre	35,1	3,4	2,0	29,7
	271,1	133,2	71,1	66,8
Rénovations				
Retour à l'atelier	29,9	-	29,9	-
Installations d'entretien	305,7	25,6	109,8	170,3
Amélioration de gares	46,2	8,7	22,1	15,4
Autre	18,6	8,7	6,8	3,1
	400,4	43,0	168,6	188,8
Totaux	671,5	176,2	239,7	255,6

*Le financement est le suivant:

	(en milliers de dollars)
Liquidités provenant du fonctionnement	37 400
Paiements du gouvernement	202 300
	239 700

Aide à la main-d'oeuvre: Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre sont effectués en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil en octobre 1977, qui permettent au gouvernement de payer une partie déterminée des frais occasionnés par les prestations versées aux employés. Le solde est assumé par les chemins de fer. En 1984-1985, 5 millions de dollars seront alloués à des employés réinstallés au titre de prestations de préretraite, de frais de réinstallation, de frais de formation en vue d'un nouvel emploi, de prestations de mise en disponibilité et d'autres frais semblables.

Services de trains de banlieue de Montréal: Le total de la subvention relative à cette partie du Programme des transports de banlieue de Montréal est de 40 millions de dollars, dont 12 millions de dollars seront versés en 1984-1985, et 28 millions de dollars en 1985-1986. Le programme en question se terminera en mars 1986. Cette subvention vise à accroître la fréquence des arrivées et des départs de trains de banlieue, à augmenter la clientèle et à réduire les tarifs. (Les subventions versées pendant les années antérieures en vertu du Programme d'aide aux transports urbains ont totalisé 30 millions de dollars.)

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 48 indique les dépenses du Programme des transports de surface par article de dépense. Elles ne comprennent pas les dépenses non budgétaires de 13,2 millions de dollars qui figurent à la page 5-48.

Tableau 48: Dépenses par article de dépense (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel			
Traitements et salaires	11 523	11 014	9 917
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 498	1 404	1 370
Biens et services			
Transports et communications	1 477	1 359	1 172
Information	408	1 003	473
Services professionnels et spéciaux	10 133	9 399	5 994
Location	272	236	110
Achats de services de réparation et d'entretien	535	514	347
Services publics, fournitures et approvisionnements	877	838	902
Services ferroviaires voyageurs (VIA Rail)	679 400	613 379	603 936
Services de traversier (CN Marine Inc.)	164 707	156 864	153 063
Services de traversier (Société des Transports du Nord Ltée)	-	1 160	1 143
Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (CN)	2 000	21 000	20 759
Aide aux employés de Terre-Neuve (CN)	2 000	2 000	1 024
Toutes autres dépenses	59	162	35
Total des dépenses de fonctionnement	874 889	820 332	800 245
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	461	1 571	699
Construction et acquisition de machines et de matériel	1 641	1 804	1 350
Total des dépenses en capital	2 102	3 375	2 049
Subventions, contributions et autres paiements de transfert	313 267	563 777	442 915
Total des dépenses	1 190 258	1 387 484	1 245 209

2. Dépenses en personnel Les dépenses en personnel du Programme des transports de surface ne représentent que 2 % du total des dépenses de fonctionnement. Elles comprennent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés. Étant donné que la fonction principale du Programme consiste à passer des marchés de services de transport, des variations importantes du niveau des dépenses n'ont pas nécessairement d'effet direct sur le nombre d'employés et les frais occasionnés.

Le tableau 49 donne la ventilation du nombre d'employés par activité, alors que le tableau 50 indique les années-personnes et les traitements annuels par catégorie professionnelle.

Tableau 49: Besoins en années-personnes par activité

	Réels 1982-1983	Prévus 1983-1984	Budget des dépenses 1984-1985
Direction et administration	39	37	35
Transports urbains	6	6	2
Sécurité routière et Réglementation automobile	145	139	138
Transport routier	20	22	22
Transport par eau	26	27	27
Transport ferroviaire du fret	55	53	54
Transport ferroviaire des voyageurs	17	22	23
	308	306	301

Tableau 50: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	1984-85	1983-84	1982-83		
Gestion					
Direction	17	17	17	47 960 - 93 040	64 699
Gestion supérieure	14	12	9	47 960 - 93 040	58 467
Scientifique et professionnelle					
Économique et statistique	27	28	27	14 570 - 62 880	46 107
Génie	41	43	31	22 196 - 73 560	42 048
Psychologie	4	3	3	23 136 - 53 881	37 929
Administration et service extérieur					
Services administratifs	32	29	27	13 250 - 55 226	35 662
Stagiaires en administration	-	-	1	13 890 - 27 530	-
Gestion des systèmes d'ordinateurs	3	2	1	17 872 - 58 508	33 396
Gestion des finances	5	5	8	13 193 - 55 220	34 224
Administration des programmes	34	39	37	13 250 - 55 226	41 902
Achat et approvisionnement	1	1	1	12 158 - 55 220	28 010
Technique					
Dessin	1	1	1	15 557 - 40 310	29 635
Électronique	4	4	6	15 828 - 49 476	32 513
Soutien technologique	6	7	7	13 372 - 48 444	32 409
Techniciens divers	4	5	5	12 033 - 53 030	37 188
Soutien des sciences sociales	7	9	12	12 033 - 55 013	31 502
Inspection technique	26	24	24	12 033 - 54 944	35 012
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	28	27	25	12,316 - 30 231	21 282
Secrétariat, sténographie et dactylographie	38	41	47	12,034 - 30 425	21 384
Exploitation					
Manoeuvres et hommes de métier	4	4	6	14 067 - 38 735	23 984
Service divers	5	5	5	12 627 - 38 088	25 762

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Comme le montre le tableau 51, il existe deux éléments importants du Programme des transports de surface où des immobilisations sont nécessaires. La Sécurité routière et la Réglementation automobile ont besoin de capitaux pour l'acquisition de véhicules automobiles et de pièces devant être soumis à des essais, ainsi que de matériel indispensable pour ces derniers. Par ailleurs, le Transport par eau utilise des fonds d'immobilisations pour apporter diverses réparations aux quais et aux gares maritimes.

Tableau 51: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Projets par activité	Coût total estimatif courant	Prévisions 1984-1985	Prévus 1983-1984
Direction et administration			
Meubles et matériel divers	Non définitifs	33	102
Sécurité routière et Réglementation automobile			
Matériel du Centre d'essais	Non définitifs	272	265
Véhicules et matériel pour les essais	Non définitifs	1 304	1 199
Meubles et matériel divers	Non définitifs	32	38
Transports par eau			
Réparations diverses apportées aux quais et aux gares maritimes	Non définitifs	461	461

4. Subventions et contributions

Le tableau 52 résume toutes les subventions et les contributions versées au titre du Programme des transports de surface. Pour obtenir des précisions sur leur but, leurs bénéficiaires et leurs résultats prévus pour 1984-1985, se référer à la page indiquée.

Tableau 52: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Détails à la page
Subventions				
Transport par eau				
Province de la Colombie-Britannique	14 380	13 684	12 542	5-45
Province de Terre-Neuve	2 247	2 140	1 958	5-45
Province de Québec	2 873	2 734	2 472	5-45
Newfoundland Steamship Ltd.	-	-	2 505	
	19 500	18 558	19 477	
Transport ferroviaire des voyageurs				
Service de trains de banlieue de Montréal	12 000	-	-	5-61
	12 000	-	-	
Autre	-	215	443	
Total des subventions	31 500	18 773	19 920	
Contributions				
Direction et administration				
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	1 700	1 650	1 532	5-26
Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard	2 800	3 400	3 656	5-26
(Statutaire)				
Pont Victoria	2 390	2 200	1 935	5-26
	6 890	7 250	7 123	
Transports urbains				
Programme d'aide aux transports urbains	-	55 400	52 600	5-29
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	-	1 025	952	
Déplacement de voies ferrées de Regina	5 160	1 200	-	5-30
PPSR - Construction de croisements étagés*	11 250	7 650	-	5-30
	16 410	65 275	53 552	

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Détails à la page
Sécurité routière et Réglementation automobile				
Recherches sur les mesures à prendre	**50**	50	45	5-33
Association des routes et transports du Canada	**147**	-	-	5-33
	197	50	45	
Transport routier				
Renforcement ou amélioration de routes de Terre-Neuve	**9 060**	15 540	12 100	5-40
Renforcement ou amélioration de routes des provinces Maritimes	**23 000**	18 000	14 089	5-40
Amélioration de routes du Nouveau-Brunswick, du Québec et de la Colombie-Britannique en vertu d'accords de développement généraux	**-**	20 246	13 142	5-40
PPSR - Terre-Neuve*	**14 332**	8 960	-	5-40
PPSR - Nouveau-Brunswick*	**15 600**	10 188	-	5-40
	61 992	72 934	39 331	
Transport par eau				
Services de traversier et de cabotage (marchandises)	**11 310**	9 294	8 751	5-46
	11 310	9 294	8 751	
Transport ferroviaire du fret				
Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains	**-**	182 600	130 400	5-52
Remise en état d'embranchements des prairies	**71 350**	93 200	84 700	5-53
Locations de wagons-trémies	**17 718**	22 718	18 336	5-54
Achat de wagons-trémis	**95 900**	89 600	80 726	5-54
	184 968	388 118	314 162	
Autre	**-**	2 083	30	
Total des contributions	**281 767**	545 004	422 994	
Total des subventions et contributions	**313 267**	563 777	442 914	

* PPSR - Programme des projets spéciaux de relance

B. Analyse des coûts

Coût net du Programme

Le Budget des dépenses de 1984-1985 du Programme des transports de surface n'englobe que les dépenses à imputer sur les crédits votés et les paiements statutaires du Ministère. Les autres articles de dépense, ainsi que les recettes, doivent aussi être inclus lorsque les frais d'exécution réels du Programme sont pris en considération.

Tableau 53: Coût net du Programme par activité en 1984-1985 (en milliers de dollars)

	Dépenses 1984-1985	Ajouter autres coûts	Coût total	Soustraire recettes	Coût net	Total 1983-1984
Direction et administration	9 273	177	9 450	-	**9 450**	10 948
Transports urbains	16 690	10	16 700	-	**16 700**	67 107
Sécutiré routière et Réglementation automobile	13 932	700	14 632	300	**14 332**	13 390
Transport routier	64 452	111	64 563	-	**64 563**	75 458
Transport par eau*	198 267	137	198 404	1 000	**197 404**	188 627
Transport ferroviaire des marchandises	194 326	274	194 600	1 000	**193 600**	417 023
Transport ferroviaire des voyageurs	693 318	117	693 435	-	**693,435**	614 931
Totaux*	1 190 258	1 526	1 191 784	2 300	**1 189 484**	1 387 484

*Ils ne comprennent pas le non budgétaire

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir les coûts nets (totaux) tiennent compte des frais occasionnés par les locaux fournis gratuitement par Travaux publics Canada, des frais résultant des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères, et de toutes les recettes découlant du Programme sauf le produit de placements.

C. Budget des dépenses principal de 1982-1983: Comparaison financière entre le plan financier remanié et le plan initial, par activité

La nouvelle structure des activités entrera en vigueur en avril 1984. Dans l'ensemble du présent document, les renseignements financiers ont été présentés en fonction de cette réorganisation des activités. Le tableau 54 fournit une conciliation financière entre la nouvelle structure et l'ancienne, cette dernière figurant dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983.

Tableau 54: Conciliation entre la nouvelle structure des activités et l'ancienne, pour le Budget des dépenses principal de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Anciennes activités						
	Transport routier	Transport par eau	Transport ferroviaire	Transports urbains	Transport des grains	Direction et admin.	Total
Nouvelles activités							
Direction et administration						9 474	9 474
Transports urbains				54 705			54 705
Sécurité routière et Réglementation automobile	10 473						10 473
Transport routier	1 340						1 340
Transport par eau*		226 447					226 447
Transport ferroviaire du fret			30 819		99 707		130 526
Transport ferroviaire des voyageurs			507 635				507 635
	11 813	226 447	538 454	54 705	99 707	9 474	940 600*

*Ce montant comprend le non budgétaire (38,4 millions de dollars)

POOR

QUALITY

ORIGINAL